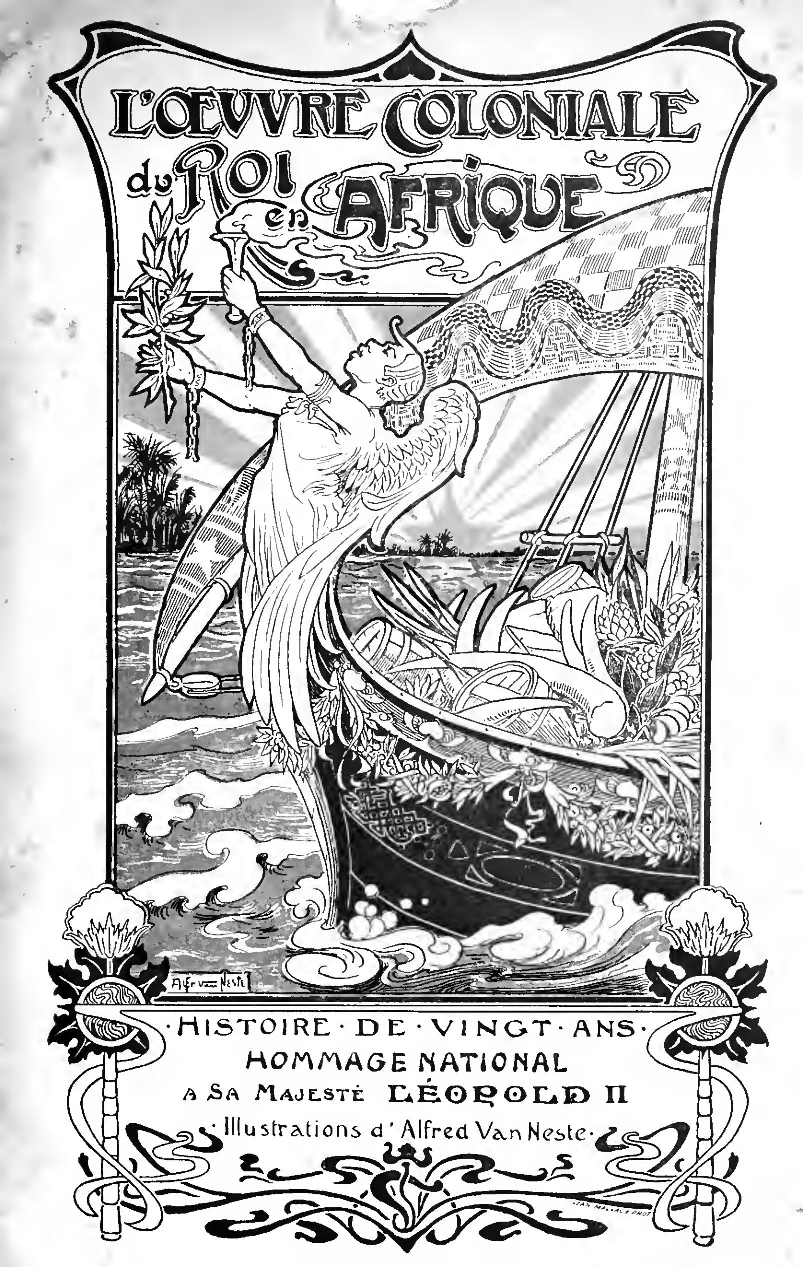

3 1761 08167543 1


L'ŒUVRE COLONIALE du ROI en AFRIQUE
Alfr van Neste
·HISTOIRE·DE·VINGT·ANS·
HOMMAGE NATIONAL
A SA MAJESTÉ LÉOPOLD II
·Illustrations d' Alfred Van Neste·

L'Œuvre Coloniale du Roi en Afrique

L'ŒUVRE COLONIALE DU ROI

EN AFRIQUE

RÉSULTATS DE VINGT ANS

PUBLIÉS SOUS LA DIRECTION DU

Major A. GILSON

PAR

Ferdinand GOFFART

COLLABORATEURS :

MM. le professeur ANGENOT, Alphonse BRUSSEEL,
Emile CEULEMANS, Docteur Henri DUPONT, Major A. GILSON,
Ferdinand GOFFART, Émile GRISAR, Gustave VAN DEN KERCKHOVE,
Louis VAN KEYMEULEN, G. et H. WILLAERT

*Illustrations d'*ALFRED VAN NESTE

BRUXELLES
IMPRIMERIE VEUVE MONNOM
RUE DE L'INDUSTRIE, 32
1898

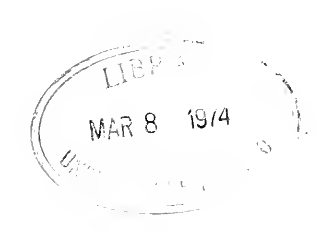

MAR 8 1974

TABLE DES MATIÈRES

CARTES



Photographie Blanc-Garin.

S. M. LÉOPOLD II

ROI DES BELGES — SOUVERAIN DE L'ÉTAT INDÉPENDANT DU CONGO

LE ROI LÉOPOLD II

Louis Van Keymeulen

Il y a quelques mois, parlant dans la *Revue Encyclopédique* de Paris des remarquables romans où un écrivain hollandais, M. Louis Coupérus, a essayé de soulever d'une main curieuse et courtoise à la fois le voile qui dérobe aux profanes les mystères des psychologies royales, nous écrivions :

« On a dit et répété que les rois s'en vont. Ce qui se dégage de l'étude de l'histoire contemporaine, c'est que jamais ils n'ont plus mérité de rester. Qu'ils basent leur pouvoir sur le droit divin ou sur la volonté nationale, presque tous les porte-couronne de cette fin de siècle trop calomniée sont pénétrés du sentiment profond, presque anxieux de leur devoir. Jeunes gens enthousiastes ou vieillards calmes et réfléchis, ils étudient les grandes questions de notre temps et s'efforcent de démêler, au milieu du vacarme confus que font les mille voix de la presse et des assemblées délibérantes, le cri sincère et vrai de la conscience publique. »

Cette élévation du niveau des souverains, s'il est permis d'ainsi parler, doit compenser en quelque sorte la baisse de celui des assemblées électives. Tandis que ceux-là se montrent de plus en plus les représentants de l'intelligence et de la volonté nationales dans ce qu'elles ont de plus élevé et de plus salutaire, celles-ci ont bien l'air de n'être plus que l'expression des appétits et des rancunes des classes, du dogmatisme des sectes et des calculs ambitieux des politiciens.

Entre ces souverains éclairés, une place éminente appartient incontestablement au roi Léopold II. Entendement ouvert, intelligence active, volonté ferme, il a, mieux peut-être qu'aucun chef d'État, compris les besoins et les intérêts de son peuple. De bonne heure, nous le voyons se préoccuper des problèmes économiques qui, de notre temps, priment tous les autres et, au fond, sans qu'on le sût, les ont primés de tout temps.

Comme pour le dédommager des malheurs de famille qui devaient assombrir son existence, il eut la rare fortune de trouver dès l'abord sa véritable voie et de pouvoir la suivre. Dès qu'il eut l'âge d'homme — il n'était encore que duc de Brabant — il donnait à ses études et à ses méditations favorites tout le temps qu'il pouvait dérober à la vie officielle et à la représentation. Ses lectures, ses voyages, ses entretiens avec les sommités de la finance, du commerce, de l'industrie, firent de lui le plus pratique et le mieux renseigné des économistes. Le discours nourri de faits et d'idées qu'il prononça au Sénat le 17 février 1860 peut être considéré comme un manifeste et un programme. Le prince, qui n'avait que vingt-cinq ans, étonna les hommes d'affaires et les hommes d'Etat, qui siégaient dans l'assemblée, par l'étendue de ses connaissances, la largeur de ses vues, sa prescience de l'avenir. Après avoir montré les progrès réalisés par le commerce et l'industrie belges depuis 1830, il indique ce qu'il y a

encore à faire, il insiste sur la nécessité de créer de nouveaux débouchés, de fonder des maisons belges à l'étranger, d'installer des factoreries dans l'Extrême-Orient qui s'ouvrait alors et dont il entrevoyait déjà les destinées économiques; il réclame d'urgence l'amélioration du port d'Anvers, la modération des taxes locales, une bonne loi sur les warrants et les entrepôts, la création d'une banque de prêts sur marchandises. Puis, après avoir rappelé la fondation des grands empires coloniaux et l'utilité qui en est résultée pour les puissances de l'Europe, il fait appel à toutes les énergies, à toutes les initiatives, auxquelles il montre l'expansion nationale au delà des mers comme le plus noble et le plus utile emploi de leur activité. « La Belgique ne s'est pas assez rappelé, » s'écrie-t-il, « que la mer baigne une de ses frontières »; et encore : « Nous avons à regagner l'avance qu'ont donnée sur nous, à d'autres nations, les efforts de plusieurs générations successives. »

Ces vastes projets, que certains parmi les pères conscrits d'alors devaient prendre pour un rêve généreux, une pure chimère, se sont réalisés sous le règne de Léopold II, d'une façon qui a frappé l'Europe entière d'étonnement et d'admiration.

Lorsque le premier roi des Belges descendit dans la tombe, le 10 décembre 1865, la jeune nation, solidement assise à l'abri d'une paix assurée, d'institutions stables, de mœurs politiques à la fois paisibles et fortes, commençait à prendre conscience d'elle-même. C'était le moment pour elle de se lancer résolûment dans le grand mouvement de l'humanité, en secouant la torpeur douce et énervante qu'avait fini par produire une trop commode neutralité.

Survint la guerre de 1870 qui détruisit le vieil équilibre européen et changea toutes les orientations politiques. La France se mit à chercher avec ardeur dans l'expansion coloniale un dédommagement pour ses désastres, l'Alle-

magne, elle, y vit le complément nécessaire de ses succès, l'Italie un déversoir pour ses excédents de population, l'Angleterre enfin, la puissance colonisatrice par excellence, se préoccupa de garder sur ce terrain l'avance prise depuis longtemps. Tous les regards se tournèrent vers l'Afrique. Léopold II s'était dit, lui aussi, qu'il y avait sur le continent noir de vastes régions à explorer, à conquérir, à exploiter, et aussi une grande œuvre humanitaire à accomplir, l'esclavage, la traite, le cannibalisme à détruire, la civilisation à implanter.

Ce fut le 12 septembre 1876 qu'il planta le premier jalon de la colossale entreprise en convoquant à Bruxelles la conférence géographique, qui aboutit à la création de l'Association Internationale Africaine. On rappellera brièvement dans un autre chapitre cette merveilleuse et passionnante histoire de la pénétration de l'Afrique centrale et de la colonisation du Congo, conçue et dirigée dans son ensemble grandiose comme dans ses moindres détails par un homme supérieur, agissant avec une initiative généreuse et féconde, dans la plénitude de sa liberté et de sa responsabilité.

Certes, le Roi-Souverain a eu des auxiliaires dans sa rude tâche. Il les a choisis avec ce tact consommé qui est une des facultés maîtresses des grands hommes d'Etat. La postérité reconnaissante associera au nom de Léopold II ceux des Stanley, des Lambermont, des van Eetvelde, des Thys, de tant d'explorateurs, de diplomates, d'ingénieurs, de soldats, de missionnaires, qui ont partagé la peine et contribué au succès. Elle se souviendra aussi des capitalistes intelligents qui, suivant avec une certaine timidité d'abord le courageux exemple du Souverain, ont risqué leur avoir. Généreusement dédaigneuse, elle oubliera les détracteurs qui ont jeté dans les roues leur scepticisme stérile et leur mauvais vouloir systématique.

Aujourd'hui, du reste, les opposants sincères sont convertis, les autres réduits au silence. Le Roi Léopold peut regarder son œuvre avec complaisance et se dire qu'elle assure pour des siècles l'avenir économique de la patrie. Cette œuvre, les autres puissances l'envient, la France, par l'organe de ses publicistes les plus distingués, l'admire avec un retour quelque peu amer sur les résultats de sa propre expansion coloniale, l'Angleterre, cette maîtresse dans l'art de coloniser, est près d'avouer qu'elle-même n'a jamais fait ni si vite ni si bien.

C'est que dans sa grande œuvre, qui sera peut-être le plus grand fait de l'histoire nationale, Léopold II, tout en respectant les traditions nécessaires, n'a pas craint de s'écarter de toutes les routines nuisibles. Il a su faire du grand et du neuf sans faire du hasardeux ni du chimérique. L'esprit plein des idées de son siècle, le cœur pénétré de l'amour de son pays, il s'est dévoué à sa tâche avec cet enthousiasme grave et durable qui triomphe de tous les obstacles.

Qu'il soit permis à un homme de l'en féliciter au nom de l'humanité, à un Belge de l'en remercier au nom de la Belgique!

Louis Van Keymeulen

EN DIX ANS

Docteur Dupont

Voici quelques ans, pas bien longtemps, pour que le souvenir s'en soit effacé de notre mémoire, mettons deux lustres, une dizaine d'années, bien peu, parmi nos concitoyens mêmes, si habitués pourtant par leurs relations internationales à se trouver en rapport avec les pays d'outre-mer, ne pouvaient entendre parler des régions du centre africain, récemment ouvertes à l'activité des Belges, sans qu'elles invoquassent en eux l'idée de contrées à tel point insalubres et dénuées de tout avenir que l'on ne comprenait comment il pouvait exister des gens assez audacieux pour s'y rendre.

Telle était l'opinion, basée sur nous ne savons quelle fiction alarmiste, que les contempteurs, qui étaient légion, cherchaient à dissuader par tous les moyens imaginables, par tous les arguments possibles et plus habituellement impossibles, l'imprudent intentionné de se diriger vers ces contrées. Mais malgré tous les conseils qui tendaient à les circonvenir, à les ébranler dans leur résolution, malgré tous les avis qui, à foison, leur étaient donnés, les ardents à l'œuvre, la jeunesse noble d'idées et aventureuse, vivant à l'étroit en nos frontières comprimantes, ceux qui comprenaient qu'il y

avait nécessité pour la Belgique, sous peine de décadence, de s'ouvrir et de posséder de nouveaux débouchés pour ses industrieuses manufactures, des débouchés où les produits belges parce qu'en régions nationalisées, parce que chez eux, devaient faire prime sur le marché, ne se laissaient pas rebuter par ces exhortations pessimistes et de plus en plus nombreux s'offraient au choix des dirigeants de l'œuvre africaine. Rappelons-nous qu'il y a peu de temps c'était un phénomène d'apprendre que plusieurs voyageurs s'étaient embarqués pour le Sud-Ouest africain ; aujourd'hui on ne s'étonne plus d'un départ mensuel de soixante, soixante-dix, quatre-vingts passagers et même davantage.

De nombreux progrès ont été réalisés ; le travail accompli en une période, cependant si écourtée quand on en considère les résultats, s'est fait à pas de géant.

Le blanc de la carte d'Afrique a disparu ; la mention « pays inconnus, terres désertes » est effacée ; rares sont les endroits où l'Européen n'ait pénétré ; le fleuve, ce ténébreux Zaïre, est possédé depuis ses sources reculées jusque son embouchure ; ses affluents sont remontés, reconnus et occupés ; les populations, qui se livraient aux pires des pratiques de la sauvagerie, sont venues se ranger sous le drapeau de la civilisation ; là où régnait l'anarchie s'est fondé un État policé, fortement organisé ; hier le droit était là-bas la loi du plus fort ou du plus rusé, aujourd'hui la justice y a jeté ses assises et le citoyen du nouvel État n'est plus à la merci d'un potentat nègre ou d'un sorcier de village; le commerce avec les natifs, premier résultat de la pacification du pays, va progressant ; alors que l'on niait la productivité de ces contrées, des marchandises exotiques diverses sont apportées sur les marchés européens ; un courant analogue s'est établi de la Belgique vers le Congo et Anvers commerciale a été la première à profiter de ces échanges ; des missions scientifiques parcourent en tous sens le territoire pour arracher le voile qui recouvre

encore la plupart des richesses commerciales de ce vaste pays. Le sol primitif, dangereux par le fait de la vie exubérante qui se passe en lui, au sein des matières animales et végétales qu'il renferme, a été amendé, corrigé, maîtrisé; sa nocuité est considérablement diminuée par l'application des sciences combinées des ingénieurs agricoles et des hygiénistes; à la brousse tropicale ont succédé de grandes cultures et de petites cités bien ordonnancées, devenant chaque jour plus nombreuses; si en 1888 quelques postes européens, seulement, occupaient les rives du fleuve, aujourd'hui les établissements d'ordre divers, factoreries, stations agricoles, postes militaires, d'éducation pour la jeunesse, etc., se succèdent et se voient jusqu'aux endroits les plus reculés d'un territoire quatre-vingts fois aussi grand que la Belgique; des moyens de communication nombreux s'y rencontrent, un chemin de fer existe, d'autres vont y être créés; toute une flottille de vapeurs, d'un tonnage relativement élevé, parcourt le bas et le haut fleuve.

Pour arriver à ces résultats chacun des explorateurs s'est servi de l'expérience acquise par ceux qui les ont précédés et grâce à cet esprit de suite des plus remarquables on est arrivé aujourd'hui, sous l'empreinte d'une direction intelligemment tenace, énergique et clairvoyante, à l'édification solide et certaine de l'une des plus grandes œuvres du siècle, que l'histoire appréciera mieux que nous ne pouvons le faire.

L'Européen s'est adapté au milieu congolais, et sa résistance au climat ira en s'augmentant avec les progrès de la civilisation. On séjourne actuellement en un pays où commencent à pénétrer en abondance les éléments si nécessaires à l'homme civilisé, à tel point que privé d'eux il perd souvent, par suite de l'accoutumance qui est devenue une seconde nature, la force réactionnelle indispensable pour la lutte de chaque jour, spécialement lorsqu'il s'est exilé.

Ce sont ces éléments qui, par leur réunion, constituent le confort, qui attachent au sol le colon, qui lui forment une seconde patrie, où il se crée une carrière durable et stable. Avec le confort, qui maintenant pénètre avec de si grandes facilités au continent mystérieux, des familles pourront s'y fixer pour une période plus ou moins prolongée.

Jadis les femmes blanches qui vivaient au Congo étaient comptées, aujourd'hui de nombreuses dames habitent ces régions. Des religieuses, appartenant à plusieurs ordres monastiques, y sont allées fonder des missions, des écoles, desservir des établissements hospitaliers ; des missionnairesses protestantes, d'origine anglaise, américaine ou scandinave, y séjournent soit seules, soit partageant la tâche de leur mari ; suivant leur exemple, des dames d'officiers, de fonctionnaires, de commerçants ont également pensé que le climat leur serait clément. Plusieurs de ces dames, entre autres des missionnairesses protestantes, sont mères de trois ou quatre enfants, nés là-bas, qui, hâtons-nous de le dire, se développent admirablement. Peut-être est-ce en eux que se trouve le noyau d'une future race créole ; en tous les cas il nous est permis, puisque la preuve est faite, d'assurer que la race blanche peut faire souche sous le climat intertropical du Congo et il n'y a en cela rien qui doive nous étonner si on compare les conditions climatériques de ce pays avec celles d'autres colonies analogues quant à la constitution de leur milieu et où des races créoles se sont développées et prospèrent.

Nous sommes donc bien loin de ce qu'il était commun de professer d'antan ; qu'apprendrons-nous plus tard, après une nouvelle période de travail ? Nous pouvons envisager l'avenir avec confiance ; de nouvelles surprises nous seront très certainement ménagées.

Dr H. Dupont


L'EXPLORATION



L'Exploration

Alphonse Brusseel

Une crise économique intense sévissait au moment où S. M. Léopold II convoqua à Bruxelles la conférence géographique qui amena l'exploration de l'est de l'Afrique centrale. Les vaillants Belges qui s'y sacrifièrent, Cambier, Dutrieux, Becker, Storms et d'autres, poussèrent jusqu'au Tanganika, où ils fondèrent les stations de Karema et de Pala.

Ce fut alors que la nouvelle de l'apparition de Stanley à l'embouchure du Congo, après sa glorieuse traversée de l'Afrique centrale, se répandit dans le monde entier. Sans hésiter notre Roi, constamment préoccupé des destinées de la patrie, appela Stanley dans son palais et lui proposa d'accomplir ses vastes projets. Il en avait tracé le programme : Ouvrir la voie au commerce ; établir des stations hospitalières ; étendre les bienfaits de la civilisation.

L'explorateur accepta. Le 21 août 1879, la flottille portant la première expédition belge au Congo partit de Banana, emportant les marchandises et les cadeaux

nécessaires pour gagner la confiance et l'amitié des roitelets et de leurs peuplades. Tantôt naviguant, tantôt transportant par terre, sur ses lourds chariots, ses bateaux et ses marchandises, traversant de larges rivières, franchissant des montagnes escarpées, se frayant dans la brousse et la forêt inextricable une route qui disparaissait derrière elle, par suite de la croissance rapide de la végétation, l'expédition arriva au bout de deux ans en vue du Stanley-Pool, pour constater que des Français l'y avaient devancée. Un instant de découragement, tôt vaincu, et l'on passa sur l'autre rive, vierge encore de blancs, où Braconnier fonda la station de Léopoldville.

Le 3 décembre 1881 le premier vapeur, l'*En Avant*, flottait sur le haut Congo. Le 9 avril 1882 Stanley et le lieutenant Janssen s'y embarquaient pour remonter le gigantesque fleuve. Il fallait aller vite en besogne, car de Brazza, travaillant pour la France, pouvait nous devancer. Arrivé à Suata, Stanley y laissa Janssen, poussa ensuite par le Kasai et la Fini jusqu'au lac Léopold II, d'où il revint à Léopoldville, gravement malade. Il fut forcé de remettre ses fonctions au Dr Peschuel pour rentrer en Europe. Le nouvel agent supérieur de l'Association laissa bientôt la direction au capitaine belge Hanssens, qui arrivait d'Europe.

Malgré un accident à l'*En Avant*, Hanssens, comprenant que dans le Haut-Congo seul était l'avenir, en reprit aussitôt l'exploration. Il quitte en pirogue Léopoldville, inspecte Suata et tente de s'allier les puissants Bayanzi qui avaient repoussé Stanley. Il y parvient grâce à son habileté, et fonde chez le grand roi Ibaka la belle station de Bolobo, puis annexe les territoires de Kwamouth, d'où il redescend à Léopoldville et de là à Vivi.

Stanley y était revenu pour reprendre le commandement du haut fleuve. Il y arrive avec les lieutenants Coquilhat et Van Gèle et deux nouveaux vapeurs, le

Royal et l'*A. I. A.* Muni de ces puissants moyens d'action, il repart pour l'amont, passe des traités à Kinshasa, à Lukolela, à Gombe, à Usindi et à Irebu. Ayant reconnu l'embouchure de l'Ubangi, il laissa ensuite les lieutenants Van Gèle et Coquilhat à Wangata, dont ils firent en peu de temps la florissante station de l'Equateur.

Après s'être ravitaillé, Stanley alla avec le lieutenant Liebrechts rétablir l'ordre à Bolobo, puis partit le 22 septembre pour les Falls, où il avait reçu l'ordre de se rendre immédiatement. Il tenta d'annexer en chemin, sans y réussir, le pays de Lulongo, de Bangala et de Yambinga, remonta l'Itimbiri et l'Aruwimi, fonda un poste à Basoko et rencontra des bandes de chasseurs d'esclaves qui ravageaient le pays. Le 1er décembre 1883 il était aux Falls, où il créait une nouvelle station ; puis, se sentant épuisé par ce dur voyage, il abandonna encore une fois son commandement au capitaine Hanssens, pour revenir en Europe. « Au cours de mon existence aventureuse, » disait-il alors, « j'ai navigué sur le Mississipi, le Nil, le Danube et le Rhin; j'ai étudié, dans les ouvrages des explorateurs, les descriptions les plus éblouissantes des rives du fleuve géant de l'Amérique méridionale ; pas un de ces superbes fleuves n'offre des sites comparables aux splendeurs, aux richesses naturelles qui s'étalent en amont de Bolobo, des deux côtés du Congo, sur lequel j'ai promené, triomphant, le drapeau de la civilisation, du progrès et de la justice. »

Resté à la peine, Hanssens put déployer encore une fois sa prodigieuse activité. Il s'embarque le 24 février 1884 avec toute sa flottille et un nombreux personnel, étend le protectorat de l'Association sur divers districts, sur l'Ubangi qu'il remonte pendant plusieurs lieues et sur le riche et puissant pays des Bangala, où Stanley avait toujours échoué et où il parvient à établir le lieutenant Coquilhat à Iboko, depuis la superbe Nouvelle-Anvers.

Une reconnaissance de la Mongala et le ravitaillement du poste des Stanley-Falls terminèrent ce voyage qui assurait au Comité d'études la priorité des droits sur M. de Brazza. C'est au dévouement et à l'habileté du capitaine Hanssens qu'on en était redevable. Le Roi Léopold II l'en remercia par une lettre autographe et par les insignes de son ordre qu'il lui adressa à Léopoldville. Hélas ! le brave officier ne survécut guère aux terribles fatigues qu'il s'était imposées. Il mourut à Vivi le 28 décembre 1884. C'est là que repose l'homme vaillant à qui la Belgique doit de n'avoir pas perdu tous les territoires de la rive droite du Congo.

Van Gèle recueillit sa succession. Investi des fonctions de chef du Haut-Congo, il quitta sa station de l'Equateur pour pousser jusqu'aux Falls. Il s'y rencontra avec Tippo-Tip, le fameux traitant arabe, qui lui promit de cesser ses cruelles chasses à l'homme. Il revint ensuite en Europe pour y prendre un repos mérité.

Le Bas-Congo et le Kwilu avaient, dans l'entre-temps, été explorés par Van de Velde, Grant-Elliott, Hanssens, Nilis, etc.

Le premier point du programme imposé au Comité d'études du Haut-Congo était résolu dès la fin de 1884. Le drapeau étoilé d'or était planté au cœur de l'Afrique, reconnu par les indigènes et par les puissances comme un emblème de paix et de civilisation.

C'est avec raison que le représentant de la Grande-Bretagne disait à la Conférence de Berlin : « On croyait que l'entreprise était au-dessus des forces du Roi Léopold II, qu'elle était trop grande pour réussir. On voit maintenant qu'il avait raison, que sa belle idée n'était pas une utopie. »

Ce fut la Conférence de Berlin qui reconnut l'existence du nouvel Etat et le prince de Bismarck clôtura les travaux de l'assemblée en constatant que la souveraineté du

nouveau pays revenait de droit au Roi Léopold II, qui en était le fondateur. Toutes les puissances ratifièrent cette décision et les Chambres belges accordèrent au chef du gouvernement le droit d'accepter cette nouvelle couronne.

L'Etat Indépendant ainsi constitué, son action exploratrice et civilisatrice en reçut une plus grande impulsion. Wissmann, Wolf, de Macar et Paul Le Marinel explorent les régions du Kasai; Grenfell et von François le Ruki et la Lulonga; Baert remonte la Mongala et visite ses affluents, l'Ebola et la Dua; Schagerström fait à pied la traversée de Mongwandi à Brazzaville; Baert explore encore le Lopori et la Maringa et Van Gèle découvre l'Ubangi jusqu'au pays de Yakoma. Le Marinel parcourt la région comprise entre Lusambo, le Sankuru et le Lomami et fait l'expédition du Katanga en passant par Bunkeia et Lofoi; les expéditions de Stairs, de Delcommune et de Bia, complétées par l'exploration de Brasseur, déterminent les sources du Congo et une quantité d'autres voyages font connaître la plus grande partie du réseau fluvial du Haut-Congo.

Un grand nombre de nouvelles stations ont été établies depuis sur différents points du territoire; des expéditions scientifiques ont été organisées sous les ordres de Delporte, Gillis, Jungers, Lemaire, Cabra, etc; Dupont et Cornet ont fait une reconnaissance géologique et Laurent une tournée pour déterminer la valeur des terrains de culture.

Il nous reste, pour être complet, à parler des deux expéditions militaires de l'Etat : la campagne arabe et l'expédition Van Kerckhoven achevée récemment par le commandant Chaltin.

La promesse faite par Tippo-Tip à Van Gèle aux Stanley-Falls ne fut pas tenue. Un an et demi après leur rencontre, la station, traîtreusement attaquée, était mise en feu. La guerre était déclarée. Mais l'Etat était trop faible,

il recourut à un expédient. Fermant les yeux pour le moment, il nomma Tippo-Tip vali des Falls pour compte du gouvernement, qui détachait près de lui un résident. La station fut réoccupée le 17 juin 1887 et l'Etat s'empressa d'organiser ses forces défensives en vue d'événements futurs. Deux camps retranchés furent créés : à Basoko, au nord, par le commandant Roget, à Lusambo, au sud, par le lieutenant P. Le Marinel. Quoique Tippo-Tip restât soumis à l'Etat, les membres de sa famille continuaient leurs dévastations, sans toutefois faire hostilité directe aux soldats du Congo.

Le premier contact sanglant eut lieu sur l'Uele, que remontait à ce moment l'expédition Van Kerckhoven. Le capitaine Ponthier y battit complètement une bande d'Arabes. Un peu plus tard, le 9 avril 1892, Rumaliza attaqua les troupes antiesclavagistes du Tanganika. Puis ce fut Gongo-Lutete qui fut battu deux fois par Dhanis près de Lusambo. Pour se venger les Arabes massacrèrent l'expédition commerciale Hodister et saisirent les résidents Lippens et De Bruyn.

C'était trop. La lutte commença ouvertement. On se rappelle la campagne triomphale du Manyema : Dhanis partant de Lusambo et écrasant successivement les forces arabes de Sefu sur le Lomami, prenant d'assaut Nyangwe et Kasongo, les deux boulevards de la puissance esclavagiste au Congo ; Chaltin et Tobback battant Rachid aux Falls ; Ponthier et Lothaire organisant la poursuite, battant l'ennemi en sept rencontres successives et faisant huit mille prisonniers, puis repartant au secours de Dhanis, qu'ils trouvent aux prises avec le puissant Rumaliza. La prise de ses bomas après dix-huit jours de siège et l'enlèvement de Kabambare achèvent l'anéantissement de la puissance arabe et l'avènement de la civilisation dans ces contrées reculées.

Pendant que l'Etat du Congo organisait ses forces pour

mener à bien cette victorieuse campagne, une autre expédition militaire remontait la riche vallée de l'Uele pour faire reconnaître aux grands sultans asande l'autorité du gouvernement. Le capitaine Van Kerckhoven dirigea cette glorieuse mission qui échelonna ses postes de Djabbir, sur le bas Uele, à Wadelai sur le Nil. Tombé au moment où il allait toucher au grand fleuve, but de son entreprise, il laissa sa succession au lieutenant Milz, puis au capitaine Delanghe, qui se heurtèrent de nouveau à la puissance musulmane, venant du nord celle-ci : aux Mahdistes. Après des combats aux fortunes diverses, la grande bataille de l'Egaru, où l'émir El Tair fut tué, mit définitivement l'avantage du côté de l'Etat. Les derviches se retirèrent à Redjaf, où le 17 février 1897 le commandant Chaltin leur infligea une défaite écrasante et les chassa sur Bôr. Aujourd'hui la puissance mahdiste a vécu et avec elle a cessé le dernier danger qui menaçait les frontières de la colonie.

Telle est, succinctement résumée, l'exploration du Congo. Elle fut pour la Belgique et surtout pour ses officiers une révélation. Ils s'y sont montrés savants tacticiens, soldats vaillants, diplomates habiles, explorateurs adroits, organisateurs parfaits. La science leur doit des découvertes, la patrie des richesses, la civilisation des progrès. Partout où on les réclama, leur dévouement et leur abnégation furent au-dessus de tout éloge. Honneur à eux ! Honneur aussi aux savants, aux négociants qui les ont suivis. Ils se sont montrés leurs dignes émules. La Belgique les unit tous dans un même sentiment d'admiration et de gratitude.

Alphonse Brusseel

LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE



BARON VAN EETVELDE

SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE L'ÉTAT INDÉPENDANT DU CONGO

LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT

BARON VAN EETVELDE

F. G.

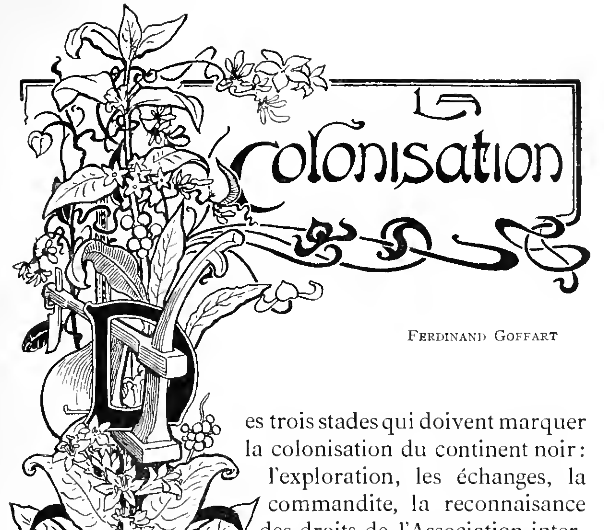
Le baron Edmond van Eetvelde est né à Moll, en Campine, le 21 avril 1852.

De ses premières classes, faites à Liége, il a laissé la mémoire d'un brillant élève, de son passage à l'Institut de commerce d'Anvers, où il prit ses grades, le souvenir d'un étudiant du plus grand mérite. Les canons européens venaient à ce moment d'ouvrir au commerce les premiers ports chinois. Ce fut le jeune licencié que le gouvernement belge chargea d'aller reconnaître les débouchés offerts par l'Extrême-Orient à nos nationaux. Il s'acquitta de sa tâche avec distinction, puis entra dans l'administration des douanes chinoises. Le stage prolongé qu'il y fit lui permit d'étudier le système commercial du pays, d'en pressentir les besoins, d'en estimer les richesses, d'en pénétrer la politique intérieure. Rentré en Europe, il en repartit bientôt pour l'Inde britannique, où il alla occuper les fonctions de consul de Belgique.

belge et étrangère, le secrétaire d'Etat est devenu, par la consécration unanime de ses travaux, l'un des hommes les plus en vue en Belgique. Il a pu voir ses méthodes imitées à l'étranger et, dans le monde colonial anglais et français, où il est tenu en haute estime, les économistes suivre avec intérêt la croissance de la jeune colonie qu'il dirige et qu'ils avaient cru jadis incapable de vivre.

Le baron van Eetvelde continue à poursuivre, avec la même science éprouvée et la même persévérance, le savant épanouissement de l'œuvre du Roi. Rigoureux observateur des deux chartes internationales de l'Etat, il mène de front sa noble tâche humanitaire et son fécond labeur économique, puissante et complexe dualité qui synthétise la grande pensée de son Souverain, la gloire et l'avenir de son pays.

F. G.



La Colonisation

Ferdinand Goffart

Les trois stades qui doivent marquer la colonisation du continent noir : l'exploration, les échanges, la commandite, la reconnaisance des droits de l'Association internationale africaine avait virtuellement clôturé le premier.

Il avait fallu pour cela cinq ans d'audacieuses expéditions et de courageux exploits. Mais quelles que fussent les difficultés vaincues, elles n'étaient encore que les moins grandes de l'action colonisatrice. Pour réussir dans cette première période, il faut des cœurs vaillants et généreux ; la Belgique n'en a jamais manqué.

Maintenant la place était nette : aux hommes d'État, aux négociants, aux industriels à agir. Aucune tradition coloniale, aucune éducation préparatoire ne les guidaient pour résoudre les problèmes épineux qui allaient se poser. Incertitude sur les procédés à suivre, que la science coloniale n'a pas encore déterminés pour l'Afrique, ignorance de l'intérêt qu'y prendrait le public belge, rendu fort étranger aux questions d'expansion par quarante ans

d'organisation économique intérieure; en Europe comme en Afrique ils avaient devant eux l'inconnu. La sûreté avec laquelle le Roi choisit ses conseillers et détermina sa ligne de conduite, la persévérance, la ténacité avec laquelle, une fois tracée, il la suivit malgré les critiques injustifiées dont il fut souvent l'objet ; enfin l'esprit d'association qui fut toujours un des traits primordiaux de la nation belge, suppléèrent à tout et firent de cette œuvre encore chancelante la forte et florissante adolescente que nous connaissons aujourd'hui.

La latitude du Congo en fait un pays tropical, sa constitution géologique une terre riche, sa nombreuse population une contrée d'échanges et de cultures faciles, sa situation générale une grande colonie d'exploitation et de plantations. Mais pour faire parcourir à cette vaste région, en autant de dizaines d'années, les siècles dont elle est en retard, il fallait en faciliter la pénétration aux trafiquants européens, ceux-ci établis, garantir et protéger leurs biens, assurer un régime équitable à leur négoce et, pendant le développement de cette première organisation économique, donner au travail indigène des habitudes de régularité qui permettront aux planteurs de s'adonner aux cultures de grand rapport.

L'aménagement des ports de Banana, Boma et Matadi constitua la base maritime de la colonie. Une flottille de vapeurs jetés sur le bassin supérieur outilla les 18,000 kilomètres de son réseau navigable. Une convention avec une compagnie privée amena la construction de l'impérieux trait d'union qui devait réunir les deux bassins.

Dégagé du souci de ces grands travaux préparatoires, l'Etat put se consacrer avec plus de soin aux multiples questions de la mise en valeur proprement dite. Il accorda toute son attention à la constitution rationnelle du régime des terres, du régime commercial et à l'organisation de la main-d'œuvre.

LE RÉGIME DES TERRES

« Au point de vue économique, » dit Paul Leroy-Beaulieu, « la première condition de la prospérité d'une colonie de peuplement, c'est la grande abondance des bonnes terres et un régime qui en rende l'appropriation facile et définitive. » Conditions de climat et de main-d'œuvre à part, le régime des terres joue encore un des grands rôles dans les colonies d'exploitation. Selon qu'elles seront nombreuses ou rares, que leur acquisition sera simple ou difficile, leur transmission aisée ou compliquée, les garanties à leur possession sûres ou incertaines, les planteurs à la recherche d'emplois lucratifs pour leurs capitaux viendront s'y établir ou porteront ailleurs leur travail. Au hardi colon venu sur la trace encore fraîche des explorateurs il faut permettre de fixer lui-même l'emplacement qu'il a jugé lui convenir, lui en assurer, par une délimitation précise et un acte irrévocable, l'incontestable propriété, le laisser libre d'en tirer le parti qu'il croit le plus en rapport avec ses facultés, et, lorsqu'elles s'y sont exercées, lui donner le pouvoir de transmettre à de nouvelles activités le fonds qu'il a fait valoir.

Les trente millions d'habitants disséminés dans les fertiles régions caféières de l'équateur, les forêts à caoutchouc de la région centrale, les plantureux pâturages du Manyema laissent d'immenses espaces disponibles pour l'établissement des cultures tropicales. La propriété indigène, tantôt commune, tantôt familiale, tantôt personnelle, mais que seule la coutume sanctionne, n'est guère prisée par les noirs. L'action du gouvernement en matière foncière en a été singulièrement simplifiée.

Un décret du 1er juillet 1885, en proclamant domaine de l'Etat toutes les terres vacantes, défendait de déposséder

les indigènes de celles qu'ils occupaient et qui devaient continuer à être régies par les coutumes locales.

Un mois après, les non-indigènes étaient invités à faire enregistrer les terres qu'ils possédaient. Puis, ce travail achevé, les règles définitives du régime foncier de l'Etat furent déterminées. Elles reposent sur l'*Act Torrens*, mis en vigueur en 1858 par le fondateur de l'Australie méridionale et imité successivement avec bonheur par les diverses colonies australasiennes et plus récemment par la Tunisie.

A la base du système, un conservateur des titres fonciers, sans l'intervention duquel aucun droit privé sur les terres ne peut être légal. Un grand-livre, contenant pour chaque immeuble une description juridique complète, l'indication de toutes les charges, hypothèques, obligations, de quelque nature qu'elles soient, qui le grèvent. Un extrait de ce livre, contenant les mêmes renseignements, constitue le titre de propriété du possesseur. Il va sans dire que le service du cadastre a d'abord exactement déterminé les limites et la superficie du terrain acquis. En cas de vente ou d'échange, une inscription pour annulation au grand-livre et un nouveau titre pour l'acheteur la réalise.

Dans ces pays lointains, où l'incessant va-et-vient d'hommes de toute origine diminue dans de notables proportions les garanties personnelles qu'ils peuvent fournir, ce système, résumant sur le titre même l'histoire entière de l'immeuble, accorde à l'acquéreur une sécurité que ne pourrait lui donner aucune autre législation. De plus, les taxes élevées perçues par les notaires en Belgique et en France et qui, en grevant lourdement la transmission de la propriété, en entravent l'utile transfert, n'existe pas ici. Quelle que soit l'étendue du domaine, une taxe uniforme de 25 francs est appliquée à chaque enregistrement ou mutation. Ainsi que le disait le baron van

Eetvelde dans un rapport au Roi, « en réduisant les formalités à leur minimum, tout en offrant aux propriétaires une sécurité aussi grande que possible, ce système réalise un des desiderata de la science économique moderne : rendre la circulation des immeubles assez facile pour que la propriété foncière arrive le plus tôt possible aux mains de ceux qui sauront le mieux en tirer parti. Dans cette organisation, on peut dire que le certificat d'enregistrement est aussi transmissible qu'un titre au porteur ».

On permit aussi aux non-indigènes de prendre sans autorisation, dans le Haut-Congo, une superficie de terrains non exploités de 10 hectares, à la seule condition d'avertir l'administration et de s'entendre avec les natifs. C'était plus que le régime des concessions gratuites, puisque le gouvernement n'accordait même pas les terres, il sanctionnait seulement leur acquisition.

Mais en encourageant ainsi l'initiative privée à agir dans l'intérieur, l'Etat se privait d'une des recettes les plus fécondes de toute colonie naissante : la vente du sol. Les ressources qu'il en eût tirées lui eussent été du plus grand secours pour commencer l'éducation du travail indigène. D'ailleurs, cette mesure ne protégeait qu'une catégorie de personnes que le fait même de leur présence et de la nature de leur action dans le pays, rend à même de supporter certaines charges.

L'activité législative qui marqua les années 1891, 1892 et 1893 transforma le mode d'acquisition du sol et l'établit sur des bases plus rationnelles. Si les terres avaient été découvertes, leur qualité reconnue, c'est aux onéreuses explorations de l'Etat qu'on le devait. C'est parce qu'il avait construit une route des caravanes, organisé des services fluviaux, créé une force publique, que l'exploitation en était devenue possible. Il n'était que juste qu'il réclamât un prix pour cette terre à laquelle,

tout le premier, il avait contribué à donner de la valeur. Ce principe, admis dans toutes les colonies anglaises d'Amérique et d'Australasie, fut établi au Congo. On se rallia au système des ventes à prix fixe, en distinguant toutefois les terres au point de vue de leur destination. La révolution économique qu'amena l'achèvement du chemin de fer est venue récemment modifier les prix du tarif, tout en laissant intacte l'essence même du régime. Dans les vastes domaines de facile accession indiqués au décret, le sol est mis en vente au prix de 100 francs ou de 2,000 francs l'hectare suivant les régions, lorsqu'il est destiné à fonder des établissements commerciaux. Pour les terres destinées exclusivement à une exploitation agricole, d'une superficie maximum de 2,000 hectares, 10 francs l'hectare seulement, sous une condition toutefois, c'est que la moitié au moins des terrains soient mis en valeur endéans les six ans. En cas de non-exécution de cette obligation, l'aliénation ne devient toutefois nulle que pour la partie non exploitée. Le paiement des terres se fait au comptant; la cession devient définitive par décret pris dans les six mois qui suivent la rédaction de l'acte.

En fixant à un prix peu élevé les terres destinées aux établissements agricoles, l'État est parti de ce fait que si la vente est nécessaire, non seulement pour rapporter au budget, mais aussi pour écarter les agriculteurs besogneux, tout paiement fait à l'État est un prélèvement sur le capital particulier, venu pour être appliqué directement à la terre. La baisse momentanée des produits tropicaux, les difficultés résultant de l'organisation de la main-d'œuvre et de la nouveauté du pays où se font les cultures, voulaient une compensation qui attirât les planteurs. A côté du régime commercial qui, nous le verrons, les favorise, la modicité du prix des terres et certaines réductions d'impôt font partie du système d'encouragement de l'Etat. Protection juste et raisonnée, si l'on admet que le

planteur, bien plus que le commerçant, participe à l'action colonisatrice. Même, s'il ne s'établit pas définitivement dans le pays pour y faire souche et former une race créole, il l'occupe d'une façon prolongée, il contribue, en se livrant au défrichement et aux plantations, en réclamant à cet effet l'intervention continuelle de la main-d'œuvre indigène, à transformer cette nature vierge et à produire un courant de relations bien plus intense et plus persistant que ne l'eût fait le simple négoce.

Les limites fixées par l'administration à l'étendue des domaines poussent à la création de la petite propriété, si favorable à la culture intensive ; elles empêchent la fondation de grandes compagnies de capitalistes incapables de mettre en valeur les vastes étendues qu'elles acquièrent.

D'autre part, malgré le bas prix des concessions agricoles, l'Etat laisse l'exploitant entièrement libre dans le choix de ses plantations. Dans l'acte de cession, la seule condition suspensive qu'il impose agit comme un puissant stimulant, qui donne au planteur seul la faculté de faire accomplir à la vente tous ses effets. Du jour où la moitié de ses terres sont en culture, non seulement la propriété totale lui en est irrévocablement acquise, mais le crédit immobilier auquel, faute de gage, il n'avait pu que faiblement recourir jusque-là, vient augmenter, s'il le veut, ses moyens d'action.

Quant aux terres destinées à la fondation d'établissements commerciaux ou de récolte des produits domaniaux, le prix élevé demandé par le gouvernement s'explique aisément. Au factorien venu dans le but unique de répandre parmi les populations noires sa pacotille d'étoffes et de verroteries, en échange des produits qu'elles récoltent dans la forêt, il ne peut être question d'accorder le bénéfice d'une grande influence colonisatrice. Le genre de travail qu'il demande aux indigènes n'offre ni la régularité ni la persévérance qu'il faut précisément inculquer aux races

congolaises. L'établissement qu'il fonde, limité à l'habitation et aux magasins indispensables, n'a que la durée nécessaire à l'épuisement de l'ivoire et du caoutchouc de la région. Les conditions exceptionnellement favorables à la production abondante et au commode écoulement de ces produits, leur grande valeur, la hausse constante du dernier surtout, permettent d'ailleurs de vendre ces terres à un prix très élevé. C'est ici la doctrine de Wakefield qui doit être partiellement appliquée.

Il est à remarquer enfin qu'une mesure connexe réserve aux particuliers l'exploitation du caoutchouc dans les forêts domaniales publiques. L'acquéreur peut les affermer dans un rayon de 30 kilomètres autour de son établissement. Nous nous trouvons ici devant un système rappelant assez bien, quoique s'appliquant à un tout autre objet, les *runs* australiens : le propriétaire d'un terrain devenant, moyennant redevance, fermier d'une vaste étendue vacante, de la plus grande utilité pour lui et à laquelle il donne une première mise en valeur sans qu'une cession globale, à un prix artificiel, empêche de donner plus tard à ces terres leur vraie destination. La propriété dans ce cas n'est pas bornée aux seuls terrains réellement possédés, le champ d'exploitation devient en réalité énorme, il n'a plus pour mesure que l'activité de l'occupant et son habileté à faire travailler son personnel.

Dans ce système exclusif de vente, une seule exception est faite en faveur des associations religieuses à qui l'État fait des concessions gratuites. C'est la réserve des *towships* américains au profit de l'œuvre de la régénération morale. Le décret du 3 février 1898, qui instaure les dernières règles du régime foncier, se termine par l'interdiction, pendant un délai de trois ans, de revendre les terres domaniales acquises; prudente mesure destinée à arrêter la spéculation toujours menaçante dans les colonies d'avenir, dont elle a conduit plus d'une à la ruine.

Le produit de la vente du sol a rapporté au trésor, avec l'ancien tarif, qui était fort réduit, un revenu annuel moyen de 30,000 francs, sauf cependant pour les années 1892 et 1893, où il figure respectivement pour 584,823 francs et 953,686 francs, provenant de grandes aliénations terriennes faites à des sociétés de travaux publics ou d'exploration. Aucun résultat de vente d'après le nouveau tarif n'a encore été publié, mais le grand nombre de demandes permet de tabler sur une forte augmentation du rendement des concessions.

De quelle façon ces terres incultes sont-elles mises en exploitation? Le procédé est double quant à l'exploitant, qui est le gouvernement ou les particuliers, double aussi quant à la nature de l'exploitation : drainage pur et simple de l'ivoire et du caoutchouc ou récolte rationnelle par des plantations laborieusement établies.

L'Etat, en organisant fortement le pays, en supprimant la traite, en remédiant à l'anarchie générale, avait acquis des droits incontestables sur les indigènes, premiers bénéficiaires du nouvel état de choses. Il n'était que juste que ceux-ci prissent aussi leur part des charges dont ils sont les premiers à profiter. Si on en appelle à Sir Gordon, réclamant l'impôt en nature pour les îles Fidji, à M. von Wissmann, demandant la corvée pour l'Afrique orientale allemande, à M. Chailley-Bert, qui la proclame un des grands moyens de régénération des colonies d'exploitation françaises, aux Hollandais de Java, aux Français de Madagascar, si l'on se souvient des déboires qu'ont donné d'autres impositions, la taxe des huttes à Sierra-Leone et dans le Matebeleland par exemple, on doit convenir que les prestations en nature et en travail constituent, chez les peuples barbares, le meilleur mode de taxation. Ce sont elles qu'applique l'Etat du Congo. Le décret instituant à l'échelon inférieur de l'organisation politique la « chefferie indigène reconnue » les impose à la tribu du

chef officiellement investi. Aux noirs chez qui l'incitation au travail reste inefficace ou dont les terres ne conviennent absolument qu'à la récolte de l'ivoire et du caoutchouc, on fixe l'impôt en nature. Dans les autres régions au contraire, où l'habitant a déjà des mœurs laborieuses, où le goût de l'agriculture était développé lors de l'arrivée des blancs, où enfin les terres à café, à cacao, à tabac sont abondantes, on fixe l'impôt en travail, soit que le nègre crée des plantations sous la direction d'agronomes de l'Etat, ou que, cette éducation faite, il se livre sur son propre sol à ces cultures. Quel que soit d'ailleurs le procédé employé, « les agents sont tenus d'accorder aux indigènes une rémunération qui ne peut être en aucun cas inférieure au montant du prix de la main-d'œuvre nécessaire à la récolte du produit ».

Ainsi le domaine, qu'une organisation politique et économique insuffisante ferme encore à l'initiative privée, est rendu susceptible d'un premier et important rapport, qui, tout en instruisant peu à peu la main-d'œuvre noire, donne au budget un revenu qui dégrève de beaucoup les charges des colons. Dans ce rôle d'initiateur que seul il pouvait assumer, par suite des obligations qui lui incombent et des moyens étendus dont il dispose, l'Etat s'est particulièrement attaché à résoudre la question la plus difficile mais la plus féconde : celle des plantations. Exploiter sans cultiver, c'est se livrer à l'industrie extractive et non à la colonisation. Sans même connaître l'existence des excellents cafés sauvages du pays, le gouvernement importa dès sa création des plants de café étrangers. Cacao, tabac, plantes à caoutchouc suivirent, disséminés dans les diverses stations. Quand l'expérience fut concluante, on passa à l'extension des cultures sur une grande échelle. « Elles ne doivent pas se borner, disait dès 1892 le baron van Eetvelde, à quelques champs de caféiers et de cacaoyers, mais il faut que plus d'un

million de plants de caféiers soient en plein rapport dans le Haut-Congo, lors de l'achèvement du chemin de fer. »
Ces instructions ont été suivies ponctuellement. Une direction de l'agriculture fut créée, avec un personnel d'agronomes compétents, transplantant les végétaux, d'un jardin d'essai ou de la brousse même, dans tous les districts de



l'Etat, où, aidés de nombreux travailleurs noirs, ils ont donné aux cultures un développement remarquable. Le rail vient à peine d'atteindre le Stanley-Pool et déjà 1,500,000 caféiers et 130,000 cacaoyers croissent dans les plantations du gouvernement, que 2,000,000 de plants en

pépinières vont doubler sous peu (1). « Avec les ressources dont il dispose, disait en 1897 le savant professeur Laurent, au retour de son fructueux voyage d'inspection, l'Etat peut planter par an 300 à 400 hectares de caféiers. En 1900 les plantations pourront s'étendre sur 1,700 à 2,000 hectares, lesquels produiront de 2,500 à 3,000 tonnes, lorsque les pieds auront atteint leur sixième année. Le Congo sera dans un siècle une grande colonie à café, comme le Brésil l'est à l'heure actuelle. »

Si nous étudions brièvement l'action des particuliers, nous devons citer au premier rang les grandes sociétés d'exploration ou de travaux publics : Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie, Compagnie du Chemin de fer, Compagnie du Katanga, puissantes associations dont le concours au début de l'œuvre fut payé de grandes concessions foncières. Ces sociétés ont rendu et peuvent encore rendre de grands services à la colonie par les « travaux préparatoires » auxquels elles peuvent se livrer. Elles ne semblent toutefois pas destinées à exploiter elles-mêmes leurs domaines, mais à les céder à des filiales spécialement créées pour en tirer parti.

A part ces compagnies pionnières, nous trouvons l'initiative privée intelligemment concentrée par le gouverne-

(1) Un extrait du dernier rapport sur la situation des plantations de l'Etat donne au 30 avril 1898 :

Districts ou postes.	EN RAPPORT		EN PLEINE TERRE		EN PÉPINIÈRE	
	Caféiers.	Cacaoyers.	Caféiers.	Cacaoyers.	Caféiers.	Cacaoyers.
Matadi	5,155	121	43,683	1,410	5,740	525
Cataractes . . .	420	»	101,298	1,431	28,082	»
Léopoldville. . .	659	80	8,000	80	5,960	»
Équateur. . . .	22,000	3,000	338,300	7,880	285,306	»
Bangala	15,600	1,800	146,808	34,287	60,000	»
Aruwimi	3,169	1,254	216,725	36,160	1,076,840	»
Lualaba-Kasai . .	1,441	»	251,469	»	654,446	»
Stanley-Falls . .	6,600	»	107,859	12,639	153,700	»
Divers.	10,221	924	171,027	31,542	191,440	1,619
Totaux. . .	64,065	7,279	1,386,369	115,427	2,461,514	2,444

ment dans la vaste région centrale, dont les richesses connues, les communications faciles, l'occupation administrative complète offrent un champ immense et fécond d'exploitation, avec un minimum d'aléas. Les sociétés qui y agissent possèdent généralement un assez fort capital (1 à 6 millions) qui leur permet de donner de l'extension et de la résistance à leurs affaires. Telles sont, par exemple : L'Abir, la Société commerciale anversoise, la Société anonyme belge, celle du Lomami, etc. Le but principal qu'elles poursuivent se différencie nettement de celui de l'Etat. L'avenir de la colonie les préoccupe naturellement moins que la nécessité pressante de rémunérer leurs capitaux par les méthodes les plus expéditives. Jusqu'en ces derniers temps ce n'est pas la culture qui les a tentées. Elles ont trouvé les richesses spontanées de la forêt, l'ivoire et le caoutchouc ; c'est sur eux qu'elles ont concentré leur activité. Les vastes concessions faites au début de l'occupation pour amener, par une habile division du travail, les progrès rapides de la colonisation les y ont considérablement aidées. Mais la voie ferrée étudiée et construite, le Katanga en voie d'occupation, le domaine exploité ont permis de se montrer plus réservé en matière d'aliénation des terres. Avec l'élévation du prix du sol, et aussi, il est vrai, avec l'achèvement du chemin de fer, les nouvelles sociétés qui se fondent semblent orienter leurs efforts vers la plantation. C'est un heureux indice qui marque l'entrée de la colonisation du Congo dans la voie définitive de sa prospérité.

Ferdinand Goffart



Régime Commercial

Ferdinand Goffart

« Il n'est pas de commerce plus avantageux, plus sûr, plus stable, plus capable de s'étendre, que celui qui se fait entre une contrée manufacturière, très peuplée et d'une haute culture, et un pays agricole fertile. »

Torrens

L'acte général de Berlin, en « réglant les différentes questions en litige en Afrique » et en reconnaissant collectivement les droits que l'Association internationale du Congo avait acquis dans le continent noir, avait stipulé à la jeune colonie diverses clauses destinées, semble-t-il, à prolonger tout au moins les effets du communisme international auquel elle devait la vie.

En régularisant cette création unique, en fait l'œuvre d'un seul souverain, mais en droit celle de tous, les divers pays décrétèrent la liberté complète du commerce, l'interdiction d'un tarif différentiel à l'égard des navires et des marchandises, enfin l'affranchissement des droits d'entrée ou de transit.

Ce régime accordant à tous l'absolue égalité de traitement, devait-il, dans la pensée des puissances, assurer à leurs nationaux tous les droits au négoce dans le bassin du Congo, sans leur faire supporter aucune charge? Assurément non. Sans doute la considération de favoriser les leurs dans l'exploitation de ce pays neuf ne fut pas étran-

gère à leur décision, mais il est presque certain que celle-ci fut prise, non pour faire du nouvel État une sorte de communal où chacun irait et viendrait à sa guise, mais pour empêcher que la colonisation du dernier continent vacant passât par les phases désastreuses qu'avaient connues l'Asie et l'Amérique.

Ayant encore présent à la mémoire les errements qui avaient accompagné la poussée de l'Europe vers l'Inde et le nouveau monde, se souvenant des monopoles et des abus du négoce des siècles passés, des grossières erreurs du pacte colonial d'antan, qui, après avoir donné à l'Espagne, au Portugal, à la Hollande, à l'Angleterre une richesse éphémère, en avaient bientôt tari la source pour ne donner à la métropole que troubles et vicissitudes, il est probable que les nations contractantes voulurent s'opposer dès le principe à ce régime restrictif, se garantir contre tout désir éventuel de l'établir et donner à la colonisation de l'Afrique centrale, cette grande œuvre du XIXe siècle, le plus puissant don de prospérité : la liberté commerciale.

C'est donc sous ce régime que naquit le jeune État. Le décret du 15 décembre 1885, organisant ses douanes, se borna à frapper de faibles droits de sortie quelques marchandises, l'ivoire, le caoutchouc, afin d'apporter une légère contribution au budget. Même les factoreries de la région maritime ayant suivi rapidement les explorateurs du gouvernement pour s'établir dans le haut fleuve, l'État, afin de compenser dans la mesure du possible les grands frais de transport qu'elles avaient à supporter sur la route des caravanes, exonéra de tout droit à l'exportation les produits qu'elles en faisaient venir. Cette habile mesure dirigea tous les efforts du négoce vers la région neuve du Haut-Congo, y augmentant ainsi et le mouvement d'affaires et l'influence européenne.

Le commerce s'habitua facilement à ce traitement

privilégié, inconnu dans aucune autre colonie. De 1,500,000 francs auxquels se montaient ses exportations en 1886, il en atteignait 8,242,199 (commerce spécial) en 1890, quintuplant ainsi en quatre ans. Mais avec le développement de son influence, les charges du gouvernement avaient crû. En 1890 les grands rouages de son administration, son organisation civile et militaire, les centres administratifs de ses districts s'étaient créés, les voies s'étaient ouvertes au trafic. Tout cela s'était fait à grande peine et sans que les colons y prissent la moindre part. Les droits de sortie, ne portant que sur une faible partie du territoire, étaient loin de donner un revenu suffisant, l'emprunt n'avait, par suite de préventions injustifiées du public, que peu rapporté. Depuis la fondation de l'Association il n'y avait eu qu'un seul bailleur de fonds : le Roi. Depuis quatorze ans toute la charge financière reposait sur lui. Il était temps de l'en dégager et d'asseoir enfin les voies et moyens de l'État sur des bases plus équitables. L'acte antiesclavagiste de Bruxelles et diverses mesures d'ordre intérieur lui permirent de le faire.

La conférence de Berlin n'avait interdit l'établissement de tout droit d'entrée dans la zone de commerce libre que pour une durée de vingt ans, jugeant, ainsi que le disait un de ses membres, « que lorsque les régions de l'Afrique centrale seraient transformées, il ne serait ni juste ni équitable de faire peser les taxes douanières sur la seule exportation ». Personne, peut-être, n'avait alors prévu le développement si rapide de cette Afrique inconnue, on ne s'était surtout pas douté de la vitalité de ce jeune État colonial, dont dès la naissance on escomptait la succession. Quoique privé, semblait-il, des éléments les plus essentiels à la vie, sans métropole, sans budget, sans esprit national, il avait cependant pris corps et rempli toutes ses obligations. Aussi, quand l'acte général de Bruxelles fut signé, les puissances durent reconnaître que la grandeur des résul-

tats acquis par le Roi en Afrique nécessitait une modification aux clauses conclues cinq ans auparavant : « Considérant que l'exécution des dispositions contre la traite impose à l'Etat du Congo des obligations qui exigent impérieusement, pour y faire face, des ressources nouvelles, il est autorisé, ainsi que les autres puissances établies dans la zone de commerce libre, à établir des droits d'entrée, pouvant atteindre au maximum 10 p. c. de la valeur des produits au port d'importation. »

Le décret du 9 avril 1892, pris en exécution de cette déclaration, établit définitivement le régime douanier de l'Etat.

A l'entrée 10 p. c. *ad valorem* sur les armes, les munitions et le sel ; toutes les autres marchandises — sauf les spiritueux frappés dans un but humanitaire de droits prohibitifs — 6 p. c. de la valeur. Toutefois les bateaux, machines à vapeur, appareils mécaniques, outils servant à l'industrie et à l'agriculture ne paient que 3 p. c. Il en est de même du matériel de chemins de fer jusqu'au jour de l'exploitation de la ligne, des instruments scientifiques, des animaux vivants et des graines destinées à l'agriculture.

A la sortie, 10 p. c. de la valeur sur l'ivoire et le caoutchouc, 5 p. c. sur les autres produits principaux d'exportation. Ces tarifs sont fixés pour dix ans

Il est à peine nécessaire d'insister sur l'esprit judicieux qui présida à l'établissement de ces impositions. Aux marchandises de grande valeur pour les indigènes : les armes, les munitions, le sel ; à celles de fort rapport pour les factoriens : l'ivoire, le caoutchouc, la taxe maximum, restant cependant modérée et laissant encore une marge fort large de bénéfices. Aux produits de moindre valeur spécifique — la principale qu'il faille considérer dans les pays neufs — des droits douaniers moitié moindres. Enfin, la taxation minimum aux machines, au matériel de trans-

port, au bétail, à tous ces objets facilement imposables, mais qui constituent au propre sens du mot l'outillage de la colonie, qui n'y sont pas amenés pour être consacrés à une consommation improductive par des peuples barbares, mais pour organiser économiquement le pays, pour faire entrer cette nature, riche mais fruste, dans le grand cycle productif de l'humanité.

De tarif différentiel, aucun.

Pas de compromis suranné où métropole et colonie, sous prétexte de se prêter un mutuel appui, s'embarrassaient d'entraves douanières et finalement ne trouvaient leur compte ni l'une ni l'autre. Aux conceptions commerciales d'un autre âge la science coloniale a substitué des théories plus larges et plus vraies. Ce fut une bonne fortune pour l'Etat de se les voir imposer. Pour attirer dans la colonie les capitaux indispensables à sa mise en valeur, pour les y retenir, il est nécessaire qu'ils y obtiennent la plus grande rémunération possible. Il faut donc qu'aucune barrière ne vienne relever artificiellement les prix, au profit d'une nation que la faiblesse de ses moyens producteurs met au second rang. Il faut que les trafiquants, qui tournent toutes les forces vives du pays vers l'exportation, puissent se procurer leurs marchandises d'échange là où elles sont produites dans les meilleures conditions de prix et de qualité. C'est à ces conditions seulement qu'une colonie d'exploitation, pourvue de richesses naturelles abondantes, peut prendre son plein essor.

C'est sous ce régime libéral que vit l'Etat depuis 1892. Les résultats commerciaux qu'il a obtenus disent éloquemment que la voie qu'il a suivie était bonne. Le léger malaise amené par l'établissement des droits douaniers passé, le mouvement commercial n'a cessé de s'accroître dans de fortes proportions.

Citons quelques chiffres officiels :

Années.	COMMERCE GÉNÉRAL Importations.	Exportations.	COMMERCE SPÉCIAL Importations.	Augmentation de l'année antérieure. P. c.	Exportations.	Augmentation. P. c.
1893 . .	10,148,418	7,514,791	9,175,103	—	6,206,135	—
1894 . .	11,854,022	11,031.704	11,194,723	+ 22.1	8,761,222	42.7
1895 . .	11,836,034	12,135,656	10,685,849	— 4.5	10,943,019	24.9
1896 . .	16,040,371	15,091,138	15,227,776	+ 42.5	12,389,510	13.2
1897 . .	23,427,198	17,457,091	22,181,462	+ 52.2	15,146,976	23.0

De 1,980,441 francs en 1887 (commerce spécial) l'exportion a atteint 15,146,976 francs en 1897, augmentant en dix ans de 654 p. c. Quant à l'importation, dont les chiffres ne furent relevés qu'à partir de mai 1892, elle a augmenté de 1893 à 1897 de plus de 152 p. c. Enfin, le commerce total est en accroissement de plus de 140 p. c., soit deux fois et demi ce qu'il était en 1893.

Chez les maîtres mêmes de la colonisation, dans les possessions anglaises de l'Afrique, on ne peut trouver un tel développement des relations commerciales. De 1893 à 1896 — les renseignements pour 1897 ne sont pas publiés — l'ensemble des transactions de leurs colonies d'exploitation africaines n'a pas augmenté de 11 p. c. Si nous en écartons les anciens établissements de la Guinée (Sierra-Leone, Côte d'Or, Lagos et Zanzibar), dont les conditions sont trop différentes de celles de l'Etat, pour reporter notre attention sur ceux qui, par leur étendue, leur situation et la durée de leur occupation, s'en rapprochent le plus, nous trouvons les données suivantes :

	1893	1896
Compagnie impériale de l'Afrique orientale anglaise . . . . fr.	4,602,875	Pas donné
Protectorat de la Côte du Niger.	39,259,750	39,882,700
Afrique centrale britannique	1,819,525	2,351,350 (1)

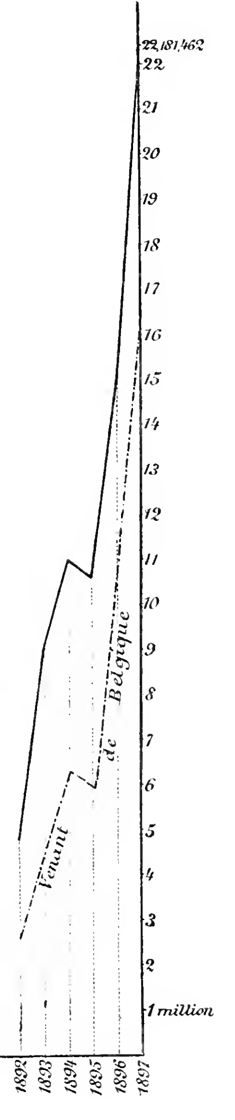
L'augmentation insignifiante constatée pendant cet espace

(1) *Statistical Abstract for the several Colonial and other possessions of the United Kingdom.*

de quatre ans dans le Protectorat du Niger et l'Afrique centrale anglaise, qui cependant, comme l'Etat Indépendant, occupent aussi de vastes espaces traversés par un grand fleuve et habités, dit-on, par des peuples plus civilisés, fait ressortir mieux encore la valeur des progrès commerciaux accomplis au Congo. Elle montre qu'ils ne sont pas purement accidentels, mais dus à l'étendue des richesses du pays, à leur sage exploitation, qui permettent de fonder sur la valeur de l'Etat un grand et légitime espoir.

Ici comme dans toutes les jeunes colonies, comme dans l'Afrique orientale allemande et anglaise, au Kamerun, dans le Niger, les importations dépassent, et de beaucoup, les exportations. C'est la conséquence logique des procédés employés : de la colonisation par les capitaux de la métropole semés à foison sur la terre sauvage, non seulement pour y obtenir par l'échange une récolte hâtive, mais surtout pour y croître lentement par l'organisation industrielle de l'agriculture, l'exploitation de mines, la création de communications rapides, qui doivent rendre au hardi semeur sa graine au centuple.

Sur les 7 millions de francs dont les importations dépassent en 1897 les exportations, 6,500,000 sont destinés



à cette création du capital fixe de la colonie, à l'achat de bateaux, de locomotives, de rails, de machines diverses, de bétail et de chevaux.

Les marchandises de troc forment un chiffre un peu supérieur : les tissus de coton écrus, blanchis, imprimés, teints, y figurent pour 4,500,000 francs ; suivent les fils de cuivre pour 750,000 francs ; les verroteries, la quincaillerie, chacune pour un demi-million ; les armes avec 300,000 francs ; les alcools de traite pour une somme analogue ; les tissus de laine, 250,000 francs, etc.

Parmi les produits destinés aux colons, citons les denrées alimentaires pour 3,500,000 francs et les effets d'habillement pour 1 million. Les premières sont sans doute destinées à voir leur importance relative décroître, avec une meilleure connaissance des ressources comestibles du centre africain. Ce seront, avec les armes et l'alcool, les seules d'ailleurs, la demande pour les autres produits énumérés se faisant tous les ans plus forte.

Passons aux matières exportées. A l'ivoire, marchandise riche et d'un transport facile, mais d'une production et d'un écoulement limités, se substituent progressivement des matières brutes de grande valeur, en attendant que les denrées coloniales viennent prendre la place importante qui les attend.

Le développement du commerce du caoutchouc a joué le grand rôle dans cette transformation. La gomme du Congo, arrivée sur les marchés au moment où la consommation sans cesse croissante ne pouvait plus être satisfaite, a été, par suite de sa qualité, recherchée presque dès son apparition. De 4 1/2 tonnes en 1889, la production en est montée à 1,662 tonnes en 1897 et les réserves immenses qui en existent, ainsi que l'exploitation intelligente dont elles sont l'objet, font prévoir pour le marché caoutchoutier du Congo un brillant avenir. L'ivoire figure toujours pour une somme importante : près de 5 millions.

Viennent ensuite les noix palmistes et l'huile de palme pour près de 2 millions. Cette dernière exportation, provenant uniquement de la région maritime, n'est qu'une faible partie des productions oléagineuses de l'Etat. Dans toute la région du Haut-Congo le palmier à huile croît



spontanément. Les difficultés de transport récemment vaincues en ont empêché jusqu'ici l'exploitation, mais on va s'y livrer sur une grande échelle. Citons encore le copal, le kola, les peaux brutes, etc.

Tout ceci constitue seulement ce que l'on a nommé les richesses d'affleurement de la colonie. A côté d'elles il en

est d'autres, sans grande influence actuelle sur la statistique, mais dignes cependant d'attirer sérieusement l'attention. Ce que Chailley-Bert a appelé l'âge de l'agriculture s'ouvre à peine pour le Congo. Les 746 mètres cubes de bois d'ébénisterie sortis en 1897 ne forment qu'un échantillon des essences forestières accumulées dans le haut et le bas pays. Les plantations de café, de cacao, de tabac, encore trop jeunes pour donner un appoint important au trafic, augmentent de centaines d'hectares tous les ans. Les chemins de fer achevés ou entrepris vont permettre d'en exporter les récoltes. Qui peut dire ce qu'elles seront dans quelques années?

Mais c'est là l'avenir. Quoique à bon droit nous l'escomptions, revenons au présent. Ce mouvement commercial déjà intense a-t-il profité à la Belgique? Ses marchandises et son pavillon maritime ont-ils eu la part légitime qui leur revenait?

Ainsi que l'établissait récemment un livre fortement documenté (1), il résulte de l'examen du bilan commercial des colonies européennes « deux faits évidents et indéniables : Le premier c'est que les colonies qui se sont développées avec le plus de vigueur et de rapidité sont celles à tarif uniforme; le second, que des avantages douaniers accordés à la mère patrie n'ont pas comme conséquence nécessaire et absolue la situation prépondérante de son commerce. Bien au contraire, c'est l'opposé plutôt qui est vrai : le protectionnisme est plus défavorable que favorable au commerce de la métropole ».

L'Etat du Congo prouve lui aussi que la liberté commerciale n'entrave pas le rôle du trafic métropolitain. Placé entre l'Angola portugais, qui n'abandonna jamais entièrement le pacte colonial ancien (2), et le Congo fran-

(1) Comte de Ramaix, *La Question sociale en Belgique et le Congo.*

(2) Les produits portugais jouissent à l'importation de 90 p. c. de réduction sur les taxes du tarif. Le pavillon est protégé en réduisant de 80 p. c. la taxe sur les

çais, qui y revient, touché par le souffle desséchant du protectionnisme de la mère patrie, l'Etat Indépendant n'a pas pris la moindre mesure restrictive et fait cependant 71 p. c. de son commerce avec la Belgique. L'industrie belge, stimulée chez elle par la libre concurrence, forcée de fournir partout bien et à bon marché pour battre ses compétiteurs étrangers, s'est emparée sans peine du marché congolais. Il ne lui a pas fallu ce droit différentiel que même Leroy-Beaulieu réclame pour permettre aux métropoles de marquer de leur empreinte les colonies d'exploitation tout à fait naissantes. Une courte période d'initiation lui a suffi pour s'orienter dans cette voie, cependant neuve pour elle. De nulles au début, ses importations se montaient, en 1892, à 25 p. c. et l'an dernier à 73 p. c. du montant total.

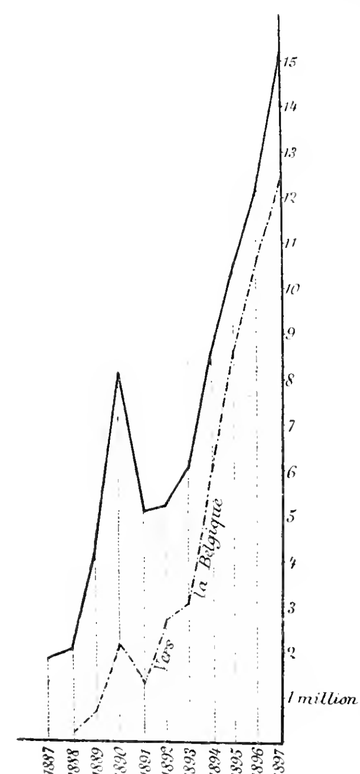
Une fois de plus le commerce a obéi à sa tendance à suivre le pavillon. Il est allé où il savait trouver, non cette protection gouvernementale qui énerve et qui tue, mais cet appui moral, autrement puissant, que donne l'assurance d'un traitement équitable, l'annulation des chances de spoliation, si fréquentes dans les pays lointains. C'est dans les vrais avantages du commerce colonial qu'il a trouvé la base de sa supériorité : dans cette sécurité plus grande, dans cette communauté de goût et de langue avec les exploitants, dans une législation économique inspirée de la nôtre, dans une stabilité de trafic enfin, résultant de toutes ces activités transportées au delà de l'océan, mais que le changement de latitude a cependant gardées familières. C'est dans ces garanties que réside notre force, ce sont elles qui nous ont donné notre position actuelle, elles ne peuvent que se développer encore

marchandises étrangéres ayant transité par une douane portugaise. Un tarif élevé protége aussi l'exportation vers la métropole.

Nous devons ces renseignements à l'obligeance de M. Ceulemans, vice-consul de Portugal.

par une occupation prolongée, qui rendra plus intime le lien colonial.

Même dans le mouvement maritime, la part de notre pavillon reste bonne. Sur cent trois navires, jaugeant 171,961 tonnes, entrés à Banana en 1897, vingt-quatre, soit 62,202 tonnes, étaient belges ; l'Angleterre venait ensuite avec 55,000 tonnes, puis l'Allemagne, 34,887 tonnes, et enfin la France, 18,800 tonnes. C'est un résultat brillant, lorsqu'on songe à l'incompréhensible illogisme qui nous tient éloignés d'une industrie lucrative, que notre situation et notre puissance industrielle semble si bien nous assigner.



Tel est le bilan commercial de treize ans d'existence. S'il dénote pour le Congo un ensemble de besoins et de ressources qu'on ne soupçonnait pas, il montre l'activité et la sûreté de vues avec laquelle les uns ont été satisfaits et les autres mises en valeur.

Les résultats de telle « Chartered » dont nous avons parlé restent loin en arrière devant ce négoce décuplé en dix ans. Il n'est pas une colonie d'Afrique dont les progrès aient été aussi grands.

Encore ces 41 millions de commerce annuel ont-ils été

obtenus sans que le Haut-Congo y participât pleinement. C'est de cette année seulement que les initiatives ne sont plus arrêtées par les 400 kilomètres de la route des caravanes. Cet obstacle disparu, la surface directement exploitable de l'État a crû démesurément.

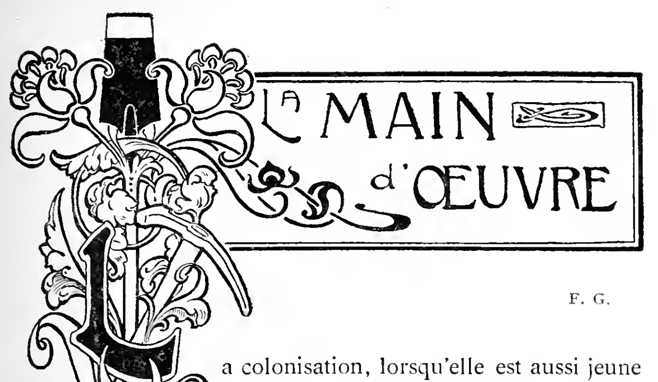
Il importe de remarquer aussi que ce chiffre ne comporte que 3,500,000 francs de commerce de transit. Les difficultés de communication, le faible degré d'exploitation des colonies voisines, leur persistance à employer leurs voies propres jusqu'à preuve absolue de leur infériorité ont empêché un accroissement sensible de ce côté. Mais l'admirable réseau navigable du Haut-Congo est trop bien distribué, les facilités d'accès qu'il offre vers le nord et le sud sont trop grandes, le chemin de fer le complète trop parfaitement, pour que le fleuve ne devienne pas, d'ici peu, une grande voie de transit. Au Congo et à l'Ubangi français, à l'hinterland du Kamerun allemand ou de l'Angola portugais, à tous ces vastes espaces dont l'existence coloniale ne réside que dans un bout de traité et quelques postes perdus, succéderont, dans un avenir peut-être peu éloigné, des établissements florissants et durables. Qu'ils soient fondés par des nationaux ou que, entraînés dans le développement de l'État Indépendant, ils soient créés par les négociants de celui-ci, les régions où ils seront situés ont trop d'unité géographique avec le bassin du Congo pour ne pas être influencées par sa transformation économique.

Or, derrière cette avancée du Kamerun et cette rive droite de l'Ubangi-Bomu s'étendent les riches sultanats de l'Adamaoua, du Dar-Banda et du Dar-Fertit. Du point, accessible par steamer, le plus septentrional de l'Ubangi à la plus rapprochée des rivières navigables du bassin du Tchad il n'y a que 150 kilomètres en un terrain facile, où le rail sera vite posé. Bien supérieure à la Benué, c'est la vraie voie naturelle de pénétration vers les riches

royaumes du Bagirmi et du Wadaï. Déjà les Allemands et les Français font de la Sanga et de l'Ubangi la base de leurs expéditions (1). Vienne la mise en valeur de ces vastes territoires et des ports fluviaux des affluents du nord du Congo descendront non seulement les produits du pays même, mais ceux de tout l'immense et florissant bassin intérieur de l'Afrique. Tout ce commerce se servira de nos bateaux et de nos voies ferrées, transitera dans nos ports, amortira nos frais d'outillage en accroissant encore l'intensité du trafic. En Afrique comme en Europe, les Belges, assis sur la grande route commerciale des centres producteurs voisins, seront les commissionnaires des nations environnantes en même temps que les leurs propres.

FERDINAND GOFFART

(1) On sait que par décret récent le gouvernement du Congo français a été transféré de la côte à Brazzaville. Le gouverneur du Kamerun s'est servi de la voie du Congo pour inspecter ses postes de la Sanga.



F. G.

La colonisation, lorsqu'elle est aussi jeune que celle de l'Etat du Congo, est un vaste champ d'expérience où il faut noter soigneusement les divers essais auxquels on procède, examiner les résultats qu'ils ont produits, pour en déduire des règles sûres dont l'application donne pour l'avenir des garanties sérieuses de succès.

La température élevée des latitudes tropicales empêche le blanc de s'y livrer à un travail physique pénible et prolongé. Il faut qu'il se borne à diriger les noirs, à être essentiellement leur initiateur et leur surveillant, suppléant seulement à leur inhabileté pour l'exécution des travaux spéciaux.

Le problème de la main-d'œuvre repose donc entièrement au Congo sur les races de couleur, dont trente millions d'individus peuplent l'Etat.

On a dit et répété que le nègre d'Afrique, et plus spécialement celui du Congo, n'a pas de besoins, partant pas de stimulant au travail pour lequel il montre une répugnance invincible. Jugement hasardé d'observateurs superficiels. Lorsque les premiers blancs remontèrent le grand fleuve, ils purent à peine recruter quarante hommes pour transporter leurs charges ; le sixième jour

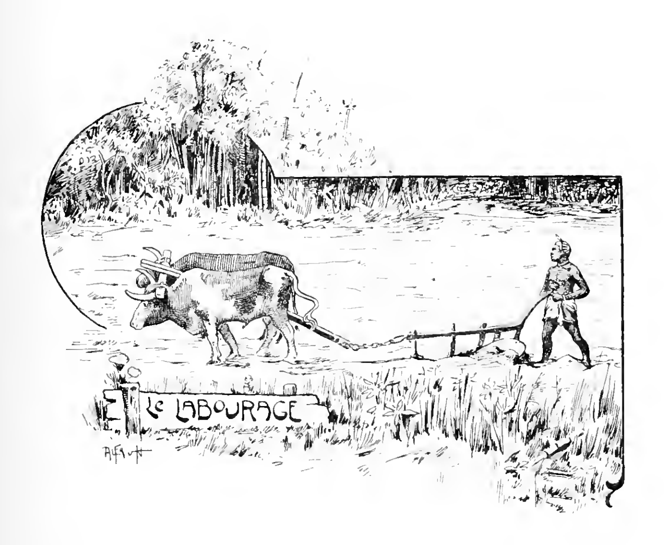
ils avaient tous déserté. Et cependant, sept ans après, sur cette même route des caravanes, qu'ils avaient obstinément refusé de suivre d'abord, soixante mille hommes transportaient volontairement sur leur tête 900 tonnes de marchandises.

« La cause, » se demande M. Chailley-Bert? « Elle est bien simple. Ces nègres avaient d'abord estimé fort inutile de se déchirer les jambes et de se meurtrir les épaules pour un voyage unique. A quoi bon s'assouplir le jarret et s'endurcir les biceps, si jarrets et biceps ne doivent plus trouver à s'employer lucrativement? Mais qu'au lieu d'un besoin passager apparaissent des besoins persistants; que la besogne s'annonce comme permanente et permanent le salaire, ils entrevoient à leur peine une compensation suffisante et ils accourent en foule. L'*offre* répond à la *demande* et mesure aux siens propres son empressement et son abondance. C'est l'application élémentaire d'une des lois naturelles de l'économie politique. »

Le nègre congolais n'est pas le paresseux qu'on croit. Ceux qui l'ont vu, au cours d'expéditions meurtrières, fournir des étapes excessives, qui l'ont rencontré sur le fleuve, ramant des semaines entières pour trouver à ses produits un acheteur généreux, qui l'ont trouvé plantant et semant patiemment des champs aussi soignés que ceux de la Flandre, qui l'ont surpris forgeant ou tournant avec une habileté consommée le prétendent laborieux et persévérant. Il est tout au plus un irrégulier du travail. Ses mœurs primitives ne lui ont pas appris à connaître le prix du temps. Sa vie aisée ne lui a pas imposé la ponctualité. Ce sont, avec la nouvelle direction à donner à ses facultés, les deux grands points qu'il doit acquérir pour assurer au capital européen une bonne main-d'œuvre. Son instinct commercial développé lui donne l'esprit de lucre qui l'incite au travail, son aptitude extraordinaire à l'imitation lui rend les progrès nombreux et rapides. Les

puissantes tribus Asande et Mangbetu au nord, Bangala, Basoko, Bateke sur le fleuve, Bakuba, Basenge, Batetela, Baluba au sud, ont toutes les qualités d'énergie, d'intelligence et d'activité qui rendent une race susceptible de civilisation.

Quinze ans à peine après le passage des premiers blancs chez eux, on les retrouve dans les stations ou sur les



bateaux de l'Etat, soldats solides et disciplinés, ouvriers agricoles ou artisans, mécaniciens ou pilotes. Le gouvernement à lui seul en emploie plus de seize mille à son service. Encore faut-il remarquer que la plus grande partie des travaux, notamment les cultures et les récoltes, sont fournis par les indigènes vivant chez eux. En estimant à cinq millions de journées par an le travail noir au service de l'Etat, soit une moyenne de cinq mille sept cents jour-

nées d'ouvriers par jour, on est en dessous de la vérité. Une enquête, qui se poursuit en ce moment au Congo par les soins de l'administration, renseignera bientôt de plus complète façon sur ce point vital de la prospérité de la colonie.

En attendant que nous en connaissions les résultats, citons l'avis d'un homme incapable d'optimisme, le professeur Laurent, qui déclare la main-d'œuvre dans le Haut-Congo une des plus abondantes et des moins coûteuses qui soient au monde.

Citons aussi le succès obtenu par les constructeurs du chemin de fer :

« Pendant toute la période des débuts, les indigènes fuirent les chantiers, mais dès que l'état sanitaire s'améliora, dès que l'on vit renaître la bonne humeur et l'entrain parmi les travailleurs, quelques-uns se hasardèrent à s'engager. Les progrès furent cependant très lents au début. Avec l'exploitation partielle commencée et poussée successivement de plus en plus loin, il s'accentuèrent. On utilisa successivement les indigènes pour le portage des ravitaillements, puis pour celui des traverses et des rails. Ils prirent contact avec les blancs ; quelques-uns furent employés à la pose des rails et bientôt celle-ci fut tout entière exécutée par eux. Puis on les entraîna, petit à petit, aux terrassements. Quelques essais, timides d'abord, de travaux dans les ateliers se produisirent ; des natifs débutèrent à la forge, puis au tour. Quelques-uns sont devenus chauffeurs et s'habituent aux locomotives. Dès maintenant on est en droit de prévoir que, dans quelques années, ils remplaceront les Sénégalais dans la conduite des machines (1). »

Quant à l'entretien de la voie actuellement en exploitation, dirigés provisoirement par des chefs d'équipe de la

(1) Colonel Thys.

côte, ils l'assurent presque entièrement moyennant un faible salaire fr. 0.50 à 0.75 par jour. Même dans les fonctions relativement importantes de chef de chantier on rencontre déjà quelques Congolais qui dirigent parfaitement vingt ou trente hommes, entretenant 15 à 20 kilomètres de rail. Le chiffre total d'indigènes au service de la Compagnie est de trois mille environ.

Citons encore l'exemple du premier planteur qui se soit établi au Congo. A peine installé, « les noirs vinrent s'engager volontairement par groupes de dix à vingt-cinq à la fois. Il put procéder à un triage et en ayant réuni trois cents, hommes, femmes, enfants et serviteurs employés chez lui à demeure, il les établit dans des cases autour de son habitation. Les travailleurs se groupent en équipes de vingt-quatre hommes commandées par un capita et restent aux champs de huit à douze heures par jour. Le salaire s'élève par jour et par homme à 10 centimes (1) ». Ce dernier chiffre est certes sujet à variation. Le développement des plantations amènera un accroissement de demande et une hausse de salaire. Mais le goût du noir pour le travail ne pourra qu'augmenter avec la rémunération qui lui sera offerte. L'élément le plus aléatoire des colonies d'exploitation, ce troisième facteur de la production qui leur fait si souvent défaut, ne manquera donc pas ici.

Le gouvernement est intervenu dans la question de la main-d'œuvre dans un double but : en régulariser l'usage, en améliorer la qualité.

S'inspirant des mesures humanitaires qui l'ont toujours animé, il chargea, en établissant le contrat de louage, le Directeur de la justice de veiller à son exécution intégrale. Après avoir stipulé qu'entre noirs et non-indigènes il ne peut avoir plus de sept ans de durée, il fait incomber

(1) *Belgique coloniale.*

aux maîtres le devoir de faire la preuve de la régularité des contrats.

« Si cette mesure n'avait pas été prise, » dit M. Camille Janssen, « il est à présumer que l'indigène ou l'immigré de couleur n'aurait pu que très difficilement établir en justice son état de servage ou la prolongation illégale de son contrat d'engagement ; les maîtres ou patrons sont au contraire toujours à même de prendre toutes les précautions possibles pour établir leur bonne foi. »

Contrairement à la législation belge, l'action pénale est permise en cas de non-exécution du contrat. « Comment, en effet, intenter une action en dommages et intérêts à un travailleur noir qui refuse d'exécuter le contrat de travail qu'il a librement souscrit ? Toute entreprise serait compromise si le maître ne pouvait faire contraindre par voie de justice les noirs engagés au loin, à grands frais, à lui fournir le travail promis. Mais il y a par contre égalité absolue entre le maître et le travailleur qui peut être contraint lui aussi, par voie pénale, à remplir les engagements qu'il a pris vis-à-vis de son ouvrier (1). »

De cette conception du louage d'ouvrage résulte une utilisation régulière du travail où chacune des parties obtient tous les garanties désirables. Une simple convention écrite, passée devant l'autorité ou même simplement visée par elle, pour s'assurer du libre consentement de l'engagé : c'est la seule formalité à remplir pour que l'employeur obtienne tout l'appui de la loi contre cette main-d'œuvre encore incertaine ; c'est aussi l'assurance pour le noir de voir, en quelque district qu'il soit employé, l'autorité prendre en main ses intérêts chaque fois qu'ils seront lésés ; puissante garantie pour ce travailleur novice dont les défiances premières ne sont pas encore éteintes.

Les mesures que l'Etat a prises pour perfectionner le

(1) Institut colonial international, *La Main-d'œuvre aux colonies.*

travail utile du nègre font partie de cette œuvre de régénération qu'il entreprit dès sa fondation pour tirer les races arriérées de leur abaissement. La lutte violente contre l'esclavage en fut la manifestation la plus frappante, les patients travaux des missionnaires et des agronomes en amèneront les résultats les plus probants.

« L'Etat estime que le travail est un des meilleurs moyens de régénérer l'indigène : c'est dans ses exploitations agricoles que le natif vient s'y initier, apprendre à défricher et à cultiver le sol, à planter le café et le tabac, à recueillir le caoutchouc et autres produits végétaux, en même temps qu'il y trouve une équitable rémunération.

L'Etat s'est aussi attaché à créer une armée purement nationale. Il considère le temps du service militaire comme une école salutaire pour l'indigène, où celui-ci apprend le respect de l'autorité et la règle du devoir (1). »

Comme travailleurs ou comme soldats, le gouvernement éduque les nègres, les instruit et les discipline. Par la propriété, la famille et la religion, il les élève peu à peu de leur condition inférieure et leur donne lentement les éléments de stabilité indispensables aux sociétés perfectionnées.

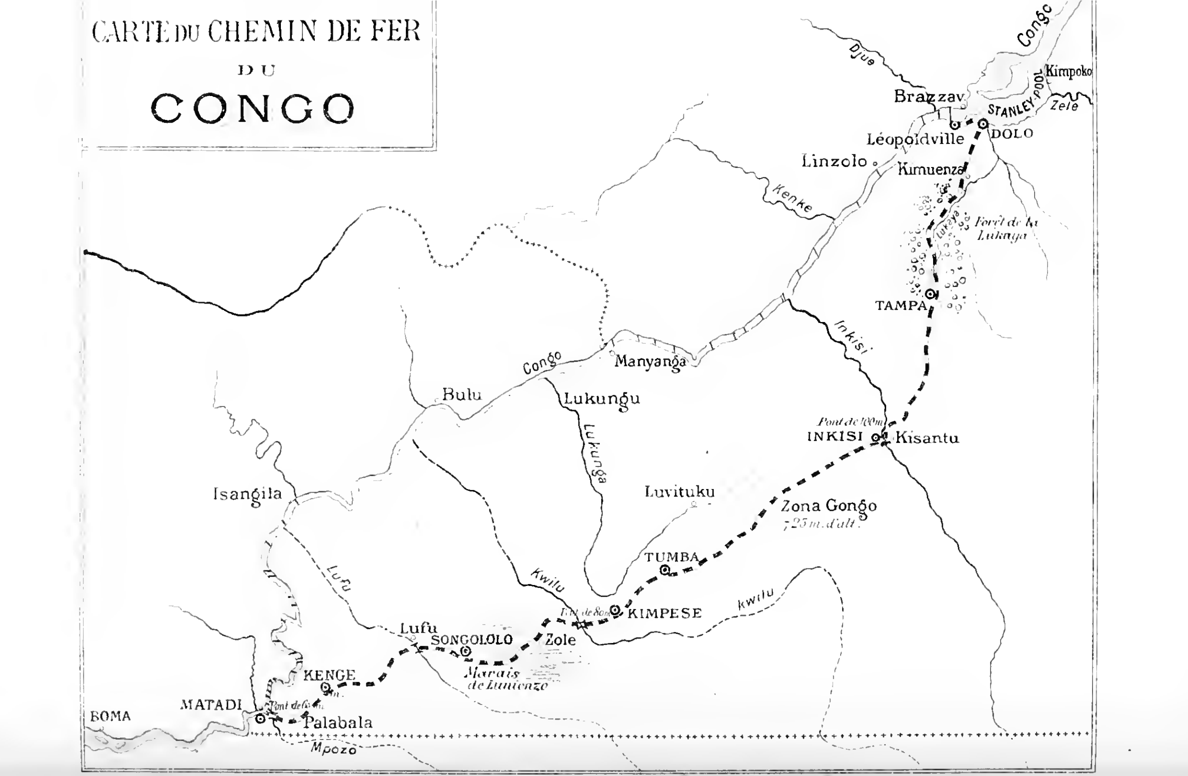
La création de l'état-civil pour les indigènes, la cession gratuite de terres à ses anciens soldats ont assuré les résultats acquis. Ils ont formé autour des stations un premier mais puissant noyau qui a groupé les anciens serviteurs de l'Etat.

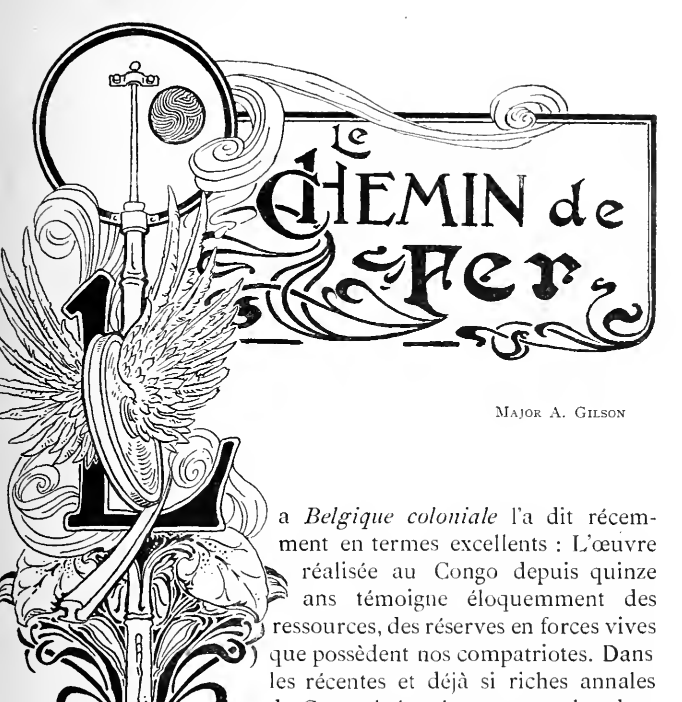
L'encouragement constant donné aux missions a préparé l'avenir. « La religion, qui a été la grande éducatrice du genre humain, a près de ces hommes si voisins de la nature une influence considérable. Elle peut, en agissant sur l'état moral des tribus sauvages, les transformer peu à peu en tribus agricoles. Près des peuples barbares, notam-

(1) Baron van Eetvelde. *Rapport au Roi-Souverain*, 1897.

ment ceux de l'Afrique centrale, l'action des missionnaires peut être fort utile. La religion, notamment la religion chrétienne, avec sa douceur, son élévation, son amour des humbles, est la seule éducatrice qui puisse faciliter le contact avec les Européens d'une part, les sauvages et les barbares de l'autre et puisse amener ces derniers, en un petit nombre de générations, à comprendre notre civilisation et à concourir à son développement. - Ces paroles d'un économiste célèbre ont été mises à profit au Congo. Protégés par l'Etat, missionnaires de Scheut, trappistes, jésuites ont créé des écoles, des fermes, des ateliers. Cinquante mille néophytes y sont disséminés, y recevant une éducation hautement morale, une instruction essentiellement pratique. Autour des missions se font des plantations modèles, se bâtissent des villages chrétiens où règnent l'ordre et le travail. Ce sont des pépinières d'employés et d'ouvriers habiles, des foyers de paix et de civilisation.

F. G.


CARTE DU CHEMIN DE FER
DU
CONGO
Congo
Djue
Kimpoko
Brazzav.
STANLEY-POOL
Zele
Léopoldville
DOLO
Linzolo
Kimuenza
Kenke
Lukaya
Forêt de la Lukaya
TAMPA
Inkisi
Manyanga
Congo
Bulu
Lukungu
Pont de 100m
INKISI
Kisantu
Lukunga
Isangila
Luvituku
Zona Gongo
725 m. d'alt.
TUMBA
Lufu
Kwilu
KIMPESE
Kwilu
Lufu
SONGOLOLO
Zole
KENGE
Marais de Lunienzo
MATADI
BOMA
Palabala
Mpozo



MAJOR A. GILSON

La *Belgique coloniale* l'a dit récemment en termes excellents : L'œuvre réalisée au Congo depuis quinze ans témoigne éloquemment des ressources, des réserves en forces vives que possèdent nos compatriotes. Dans les récentes et déjà si riches annales du Congo belge, les preuves abondent du courage, du dévouement, de l'esprit de sacrifice le plus héroïque qui ont été déployés au service d'une grande idée.

Le peuple qui n'a pas ces qualités morales voit péricliter ses entreprises, celui qui les possède surmonte tous les obstacles opposés à sa marche.

La route si hérissée d'écueils que présentait l'œuvre congolaise s'aplanit à nos regards, pour ainsi dire quotidiennement, sous les efforts répétés de tant de vaillants pionniers. Personne donc ne doutera d'eux. La confiance qu'ils inspirent a cent fois été légitimée au feu de l'action. C'est surtout aux officiers belges au service du Congo que

revient l'honneur d'avoir été les ouvriers de la grande œuvre. C'est à eux que nous devons d'abord témoigner notre profonde admiration.

Ainsi que le disait récemment devant nous un personnage étranger à l'armée et qui est très lié aux choses d'Afrique, sans l'officier belge le Congo n'existerait pas.

Il est certain, à l'heure actuelle, que si, pour un motif ou l'autre, ils venaient à lui manquer, même en dehors de ce que requiert la situation militaire, l'embarras où l'on se trouverait serait très sérieux.

Les officiers ont joué, en terre africaine, le grand rôle et il n'y avait guère qu'eux pour le tenir si glorieusement.

M. l'avocat Vaes, d'Anvers, un de nos compagnons de voyage, nous disait récemment, dans une très intéressante conférence, qu'une forte préparation est nécessaire à la carrière coloniale.

Chez l'officier elle consiste dans l'acquisition de connaissances variées, dans la pratique des vertus de discipline et d'esprit de corps, dans le sentiment inné de l'autorité dans l'obéissance comme dans le commandement.

M. Charles Tardieu, le rédacteur en chef de l'*Indépendance belge*, publie chaque semaine des articles qu'il intitule « Questions congolaises ».

Les impressions qu'il rapporte de son excursion en Afrique sont très justes.

Sans méconnaître, dit-il, la valeur des fonctionnaires politiques, administratifs et judiciaires de l'Etat Indépendant du Congo, et il en est assurément dont le mérite n'a pas besoin de certificat, nous avouerons franchement que notre trop court séjour là-bas nous a laissé de la supériorité essentielle de l'officier une idée qui a été pour nous-même une surprise. Pourtant, en y réfléchissant, nous croyons avoir réussi à nous l'expliquer.

En thèse générale, le civil accepte du service au Congo parce qu'il désespère d'arriver en Belgique, soit à cause de

la médiocrité de ses ressources, soit à cause de l'encombrement des carrières qui le tentent. Il se résigne à un sacrifice pour faire son chemin. Son but est, avant tout, de se créer une situation.

La préoccupation de l'officier est plus noble. Qu'il reste en Belgique, son chemin est tout tracé. Les hasards du choix sont si rares qu'il lui suffira de feuilleter l'Annuaire pour se rendre compte de sa destinée. Or, cette obsession de l'avancement qui pèse sur lui dans son pays, l'officier la secoue et la rejette en partant pour le Congo. Il part pour se montrer bien plutôt que pour avancer, puisque les services congolais ne comptent pas en Belgique.

Il veut prouver qu'il est bon à quelque chose, dût-il y laisser sa vie. Dût-il ne pas se signaler sur les champs de bataille, d'autres champs d'activité s'offrent à lui ; et alors les études préalables à ses premières épaulettes, ces études que peut-être il a subies comme une condition plutôt fâcheuse, voici qu'elles viennent à point pour l'aider à résoudre des difficultés insoupçonnées, des problèmes dont il était sur le point de se désintéresser ; voici que se lèvent dans son esprit des curiosités oubliées, voici que se forment en lui des aptitudes qu'il eût peut-être récusées ailleurs et voici qu'il se consacre résolûment à des tâches pour lesquelles il ne se croyait pas fait. Résolûment, parce qu'il remplit un devoir, parce que la nécessité commande; joyeusement, parce qu'il agit en toute spontanéité et qu'il a conscience de faire œuvre utile. Et c'est ainsi que parmi nos officiers on voit se révéler au Congo, non pas seulement des hommes de guerre et des stratèges, mais des fondateurs de villes et des observateurs avisés des phénomènes économiques et sociaux.

Ce jugement, nous avons pu le porter aussi au cours de l'inoubliable voyage d'inauguration du chemin de fer du Congo.

A qui devons-nous ce gigantesque travail? A un officier

de notre armée. C'est guidés par lui que diplomates, ingénieurs, journalistes ont été sur place admirer le puissant outil colonisateur qu'il a créé.

Après que tant d'hommes d'Etat, après que tant d'écrivains autorisés de la Belgique et de l'étranger ont glorifié le major Thys, nous sera-t-il encore permis de rendre hommage au véritable créateur du chemin de fer du Congo, à celui qui, par son infatigable énergie et sa foi robuste en l'avenir de l'entreprise, en a assuré le succès? Non, si nous ne considérons que la valeur de nos appréciations, oui, si nous tenons à nous acquitter ici d'une dette de reconnaissance envers l'homme privé, envers le gentleman qui a organisé et conduit, jusque dans ses moindres détails, le prestigieux-voyage que nous avons fait d'Anvers au Pool.

Et tout d'abord, ce n'est pas par inadvertance que nous disons le *major* et non le *colonel* Thys. Il tient, nous le savons, à cette première appellation et il a raison. Ce n'est pas Napoléon qui a gagné la bataille de Marengo, c'est Bonaparte. Ce n'est pas le colonel, mais le major Thys qui a conçu et exécuté l'œuvre dont un journal hostile au Congo en général et au chemin de fer en particulier, a dit :

« Ce sera pour nous, Belges, l'événement sensationnel de 1898! »

C'est ainsi que s'exprimait le 18 janvier dernier la *Réforme,* traitant, dans un article renseigné, documenté, illustré, agréable à la vue et à l'esprit, de l'inauguration du chemin de fer.

M. Hector Chainaye ajoutait :

« A considérer l'*affaire* en elle-même, dans sa valeur intrinsèque, les esprits pratiques ont lieu d'être rassurés. On peut éplucher les comptes à loisir ; les chiffres sont là et, sans nulle rhétorique, ils ont l'éloquence de la réalité... Si l'on conçoit, avec une précision confirmée par les don-

nées de la géographie, que le chemin de fer est désormais l'unique route offerte aux produits du Haut-Congo vers l'océan, il n'est pas téméraire de préjuger que non seulement l'entreprise n'est pas un désastre financier, comme les événements l'avaient fait craindre d'abord, mais qu'elle se présente à nous avec la certitude d'un avenir fructueux. »

Malgré l'autorité des paroles rapportées ci-dessus, qu'on nous permette d'ajouter que d'autres témoignages, non moins décisifs, en attestent l'irrécusable évidence. Quand ce ne serait que ce que nous savons personnellement des impressions du gouverneur du Congo français, M. de Lamothe, qui a voyagé avec nous de Libreville au Pool. Nous avons pu recueillir les marques de son admiration, de sa stupéfaction, en présence des travaux accomplis, de ces cités de Matadi, de Léopoldville qui surgissent du sol, outillées, armées pour devenir les entrepôts commerciaux de l'Afrique centrale.

Et s'il était encore nécessaire de multiplier les preuves, nous rapporterions ici les paroles que nous adressait, à Brazzaville même, le baron de Mandat-Grancey, un Français parti d'Anvers avec nous, et dont l'opinion fait autorité en matière coloniale. Il nous disait, en parlant de la Belgique : « Vous êtes en train, mon cher major, de devenir une grande nation ! »

Citerons-nous aussi le *Daily Chronicle* disant, à la date du 8 septembre courant :

« Le baron de Puttkamer, gouverneur du Kamerun, s'est embarqué hier à Hambourg pour l'Afrique. Il se rend dans la Sanga par le chemin de fer de Matadi au Stanley-Pool. Une station allemande va être créée près du village de Zimu, au confluent du Goko et de la Sanga. Un consul allemand sera incessamment, dit-on, installé au Stanley-Pool.

L'année passée, le baron de Puttkamer a visité le Congo

inférieur et a effectué, par voie ferrée, la route de Matadi à Kenge. Il peut, par conséquent, se rendre compte des immenses avantages dont le chemin de fer du Congo va faire bénéficier l'Afrique centrale. Cette impression a dû être fortifiée par la récente expédition du lieutenant von Carnap dans la vallée de la Sanga, cours d'eau tributaire du Congo.

Jadis, le Niger et le Benue étaient considérés comme les meilleures routes pour atteindre l'Hinterland du Kamerun, mais la construction du chemin de fer du Congo et, par conséquent, la grande facilité de transport par le Congo que cette construction a provoquée, ont complètement modifié les voies ordinaires de communication. On peut maintenant atteindre la Sanga et le Kamerun oriental de Hambourg, Anvers, Londres, Liverpool, Lisbonne, etc., par mer, par fleuve, par chemin de fer en évitant le transport par voie de terre, ce qui rend incomparablement plus accessible cette partie de l'Afrique centrale. »

Et n'est-ce pas au major Thys encore que l'illustre explorateur Stanley s'adressait quand il répondait par la phrase suivante au télégramme lui annonçant l'achèvement de l'œuvre qu'il avait préconisée et sans laquelle le bassin intérieur du Congo était, par celui même qui l'avait découvert, déclaré inexploitable.

« Vous me causez une joie que je ne puis exprimer en m'apprenant la glorieuse nouvelle. Bien qu'elle soit pacifique, c'est une grande victoire que vous venez de remporter. La Belgique peut être fière d'avoir achevé le premier railway construit en Afrique équatoriale. Mes plus chaleureuses félicitations pour les directeurs du chemin de fer du Congo et pour la nation belge si persévérante ! Puisse Dieu bénir notre œuvre ! »

Et n'est-ce pas encore au major Thys et à ses ingénieurs que s'adressaient ces longues et vibrantes acclamations

que nous avons entendus retentir tout le long de notre triomphal voyage de Matadi au Pool.

Et nous avons été témoin de plus d'une scène vraiment touchante aux endroits où le train inaugural s'arrêtait pour faire de l'eau. Nous avons vu chaque fois ces braves ouvriers noirs entourer le « Major » avec un touchant élan, lui demandant s'il ferait encore un autre chemin de fer et lui offrant leurs services. Et nous avons vu plus d'une fois le « major » serrer avec effusion la main calleuse d'un ouvrier, d'un chef d'équipe. Et nous avons vu aussi plus d'une fois briller dans la main de ce dernier un beau louis qui avait glissé de la main de celui-là dans la main de celui-ci. Et nous nous sommes demandé souvent lequel des deux était le plus ému : du général ou du simple soldat se retrouvant après le combat victorieux. Et nous avons entendu plus d'une fois le major tousser énergiquement et nous l'avons vu faire un brusque demi-tour pour couper court à ces scènes : ce n'était cependant pas le froid qui lui étreignait la gorge.

L'heure du triomphe sonnait pour lui retentissante !

Et après avoir glorifié le général, que dirons-nous de ses lieutenants?

Un poète panégyriste a pu dire, en parlant d'un grand roi : « Un coup d'œil de Louis enfantait des Corneille. »

La foi robuste du promoteur du chemin de fer a soulevé des montagnes, on peut le dire; elle a attiré à lui des hommes d'un rare mérite. Saluons-les, ces hommes dont l'énergie, la ténacité, le courage, le dévouement ont su vaincre les nombreuses difficultés du climat et du terrain. Saluons-les, ceux qu'aucun obstacle n'a rebutés. Saluons les Cambier, les Goffin, les Espanet, les Charmanne, les Cito, les Paulissen, les Trouet, les Lambotte, les Slosse, les Cugno et tant d'autres !

Honneur à ces hommes héroïques qui avaient accepté de mener à bonne fin cette œuvre de gigantesque envergure.

Les premières années furent terribles. Mais les obstacles des débuts ne les ont pas découragés ; les difficultés se dressaient successivement, chaque fois plus redoutables et jamais pourtant leur inébranlable confiance, leur belle énergie n'ont été mises en échec. Il sont bien récompensés aujourd'hui : ils ont été à la peine, ils sont à l'honneur. La cause de la civilisation triomphe une fois de plus.

Neuf ans déjà ! C'est en 1889, en effet, que fut fondée la Compagnie du chemin de fer du Congo. C'est à partir de cette époque qu'à Matadi, ce rocher aride où depuis 1885 était fondé un poste, c'est à Matadi qu'a surgi une ville nouvelle, sœur des innombrables cités qui couvrent, à l'heure actuelle, les terres sauvages de l'Afrique équatoriale.

Combien ont dû battre les cœurs de ceux qui se trouvaient là-bas, lorsque le panache de fumée de la première locomotive s'est reflété pour la première fois dans les eaux du Pool. Désormais la distance n'existe plus : l'Ubangi, la Mongala, l'Uele, le Manyema, le Sankuru, le Kasai sont à quelques journées de l'océan ; le poignant isolement dans lequel se trouvaient nos compatriotes n'existe plus ; aux privations inévitables vont succéder l'abondance et le confort. Quel splendide avenir s'ouvre pour le Congo, alors que dans le passé, malgré toutes les difficultés, les Belges en ont fait ce qu'il est aujourd'hui.

Le 6 juillet 1898, jour où M. Fuchs, gouverneur général, a déclaré à Stanley-Pool définitivement ouverte à l'exploitation publique la ligne Matadi-Stanley-Pool, la date du 6 juillet 1898, disons-nous, restera une des plus importantes de l'histoire de l'Afrique centrale, car l'événement qu'elle rappellera à jamais marque une des grandes étapes de cette histoire : il consacre d'une manière définitive la prise de possession, par la civilisation, d'une immense région de ce continent mystérieux dont le Roi disait, il y a vingt-cinq ans, qu'elle « était la seule partie

de notre globe que la civilisation n'eût pas encore pénétrée ».

Oui, l'année 1898 marquera dans l'histoire de l'Etat du Congo, presque au même titre que celle de 1885.

Si celle-ci vit la fondation politique de l'Etat, si elle fut le couronnement de cinq années d'audacieuses explorations et de vaillants exploits, celle-là marque, pourrait-on dire, celle de sa fondation économique ; elle termine neuf années de labeur acharné, neuf années de lutte industrielle et financière pour rattacher le centre de l'Afrique centrale au monde par un rail.

Le major Thys, ce grand remueur de pierres, d'hommes et de capitaux, comprit quand personne ne voulait comprendre. Il osa quand personne n'osait. De militaire il se fit successivement orateur, ingénieur, financier pour entamer son œuvre, pour la continuer et la finir.

Pendant neuf années, il a été l'âme de cette armée de travailleurs qu'il avait lancés sur les rocs de la Pozo ou sur les plateaux de Tampa ; pendant neuf ans, il a dirigé ce combat contre la fièvre et les éléments en Afrique, contre la crainte et la malveillance en Europe. Bulletins de désastres ou bulletins de victoires, rien ne l'a fait dévier. Sous la tempête déchaînée, aux heures sombres où la mort frappait là-bas, comme sous les éloges qui lui sont venus avec l'achèvement de son œuvre, il est resté le soldat impassible conduisant la bataille.

DESCRIPTION DU CHEMIN DE FER

La place forcément limitée dont nous disposons nous oblige à une description succincte dont nous réservons pour plus tard la partie pittoresque (1).

(1) Nous en puisons les éléments :

1° Dans la brochure documentée, *Le Chemin de fer du Congo*, par Léon Trouet, ingénieur honoraire des ponts et chaussées, directeur technique de la Com-

Rappelons, au préalable, que l'Etat Indépendant enserre dans ses limites la presque totalité du bassin du Congo. La nature a disposé de façon admirable ce réseau fluvial, car, contrairement à ce qui existe pour la plupart des autres grands fleuves du monde, celui-ci s'étend autant en surface qu'en longueur, par suite des affluents puissants qui dédoublent la branche maîtresse. Les artères de ce bassin sillonnent les vastes territoires de l'Etat et se réunissent tous à l'amont d'une expansion de grande étendue, le Stanley-Pool. Les voies de communication fluviales accessibles à la navigation, que présente cette ramification du bras principal et des affluents, se développent sur une longueur de 18,000 kilomètres, desservant donc 36,000 kilomètres de berges, 36,000 kilomètres de rivages opulents.

Du Stanley-Pool aux Stanley-Falls, le fleuve Congo est navigable pour de grands steamers sur une longueur de 1,600 kilomètres, sans interruption; très large sur toute cette distance, il mesure par places 24 et même 36 kilomètres d'une rive à l'autre. Un de ses affluents, le Kasai, que prolongent le Lukenie, le Sankuru, la Djuma, la Lulua, présente une voie libre de 3,000 kilomètres. Un autre, l'Ubangi est accessible aux vapeurs sur plus de 1,000 kilomètres. Au total, si l'on prend tous les tributaires, on n'obtient pas moins de 18,000 kilomètres de routes fluviales, soit 36,000 kilomètres de rives propres à l'embarquement et au débarquement des marchandises.

Il nous souvient d'avoir entendu le major Thys dire,

pagnie du chemin de fer du Congo, dont l'auteur à bien voulu nous faire hommage à notre retour en Europe;

2° Dans la magnifique carte du chemin de fer du Congo de Matadi au Stanley-Pool, dressée à l'échelle de 1 : 100,000 par l'infatigable et distingué directeur du *Mouvement géographique;*

3° Dans les notes que nous avons prises au cours du voyage d'inauguration.

dans une conférence faite par lui au Cercle artistique et littéraire d'Anvers :

« Voulez-vous vous représenter exactement ce que c'est que 36,000 kilomètres? Partez de l'embouchure du fleuve Kara, qui sépare l'Asie de l'Europe; suivez le littoral de la Russie et celui de la Norwège sans éviter aucun de ses fjords ; entrez dans la Baltique et faites-en le tour en pénétrant dans chacun de ses golfes; longez les côtes allemandes, danoises, hollandaises, belges, françaises et espagnoles; passez dans la Méditerranée et suivez le contour de toutes les presqu'îles qui y pénètrent. Quand vous arrivez au Caucase, vous n'êtes pas au bout. Il vous faut encore longer les rives asiatiques et africaines de la Méditerranée elle-même et retourner jusqu'à Gibraltar; alors seulement vous aurez parcouru 36,000 kilomètres de rivages. »

Les excursionnistes de l'*Albertville*, dans leur prestigieux voyage d'Anvers au Pool et retour, ont parcouru environ 24,000 kilomètres ! ! !

Le réseau fluvial congolais qui appelle de telles comparaisons, n'est-il pas, au sens littéral du mot, une mer? Et les territoires du Congo ne sont-ils pas un continent?

Mais ce continent, si riche de communications intérieures, était fermé aux autres parties du monde. Cette mer était isolée des autres mers.

En aval du Stanley-Pool cesse, en effet, la navigabilité du Congo qui descend rapidement, par cataractes, du plateau africain vers la bordure côtière. Entre l'océan, grande route qui met en relation l'Europe et l'Afrique occidentale, et le merveilleux réseau navigable dont nous venons de donner une idée, existe, au point de vue des moyens de transport, une solution de continuité, de 350 kilomètres environ, une barrière de pays montagneux, tourmenté, difficile.

A travers cette région, pas d'autre voie de communica-

tion qu'un chemin de portage. Un sentier pour unir deux mers. Des épaules de nègres pour transporter les marchandises des flottes de l'Atlantique sur celles du haut Congo.

Le bas fleuve, au contraire, est navigable jusqu'à Matadi, où les grands navires de mer se rendent régulièrement depuis des années.

On conçoit aisément l'immense importance qu'il y avait à faire disparaître cette solution de continuité qui isolait le cours supérieur du fleuve de son tronçon maritime.

Lorsqu'on jette les yeux sur une carte de l'Afrique équatoriale et que l'on voit, d'une part, le réseau admirable des voies de navigation qui s'épanouit en amont du Stanley-Pool, d'autre part, la courte distance qui sépare le haut Congo navigable de la partie maritime du fleuve abordable aux plus grands steamers, on trace presque instinctivement, par la pensée, à travers la région des cataractes, la voie ferrée destinée à supprimer l'obstacle qui s'oppose au développement économique de l'Etat Indépendant.

A proprement parler, comme conception générale, le chemin de fer du Congo constitue, plutôt qu'un railway proprement dit, un de ces grands travaux appelés à faire disparaître une barrière naturelle qui entrave les transactions commerciales des peuples. Si on voulait le comparer à quelque autre entreprise, ce serait plutôt à ces œuvres qui ont pour but de percer un isthme contrariant la navigation. Il est, en effet, bien évident que le chemin de fer du Congo ne relie pas seulement Matadi au Stanley-Pool ; il met en relation avec l'ancien monde tout un nouveau continent. C'est ce que le colonel Thys, dans une des conférences si intéressantes qu'il fit aux excursionnistes de l'*Albertville* en cours de route, rendit d'une façon saisissante en nous disant : « Notre chemin de fer n'est pas un

chemin de fer ; c'est un canal qui relie deux mers : l'océan et l'ancienne mer intérieure du Congo ».

Le bassin du Congo a été comparé au lit desséché d'une mer intérieure : c'est un propos de géologue. Pour le géographe, le bassin du Congo est une mer, une mer navigable qui baigne 3,600 kilomètres d'opulents rivages.

On peut dire que la question du railway congolais a été posée avec la question du Congo elle-même et, depuis lors, l'une n'a jamais marché sans l'autre. La construction de ce chemin de fer fut en quelque sorte le but du Comité d'études du Haut-Congo, devenu depuis l'Association internationale, puis l'Etat Indépendant du Congo.

En présence de l'utilité de l'œuvre à réaliser, il était naturel que des initiatives se fissent jour pour arriver à corriger la nature et faire disparaître l'obstacle rendant impossible l'exploitation progressive des vastes territoires que l'on ouvrait à la civilisation.

La première pensée était évidemment d'examiner si la canalisation du fleuve moyen non navigable n'était pas réalisable. Cette considération devait être rejetée au premier examen. Sans vouloir, dit M. Trouet, émettre l'opinion qu'un pareil travail serait au-dessus des forces et des moyens dont les hommes disposent actuellement, les capitaux énormes qu'une telle entreprise eût absorbés, le temps considérable qu'on aurait dû y consacrer et les difficultés avec laquelle on se fût trouvé aux prises, devaient la faire écarter.

En effet, pour atteindre l'océan, le fleuve qui dut servir à l'épanchement des eaux de la mer intérieure du continent central, s'est creusé un passage dans la série de montagnes qui, s'élevant en gradins d'allure générale concentrique à partir de la région côtière, soutiennent le bassin surélevé de cette ancienne mer. C'est donc au travers d'une faille gigantesque que les eaux du haut pays sont conduites vers l'Atlantique.

A cause de l'accès fort difficile de ses bords et en l'ab sence de toute raison pratique d'en effectuer l'étude en détail, le fleuve moyen n'est qu'imparfaitement connu sur son parcours entre le Pool et Matadi. La largeur de son cours y est fort variable : tandis qu'à certaines places il ne mesure que 400 mètres, ailleurs il étale des nappes de 1,000 à 2,000 mètres et même davantage.

La vitesse de ses eaux est partout considérable, notamment aux chutes les plus accentuées ; le mugissement de la cataracte d'Yelala, par exemple, est distinctement entendu la nuit à Matadi et à Kenge, qui en sont distants respectivement de 20 et 15 kilomètres à vol d'oiseau. Quant à son débit, voici qui donne une idée de son importance : Elisée Reclus, dans la partie de sa grande géographie qui est relative à l'Afrique méridionale, évalue, d'après les travaux de Stanley, le volume des eaux que le fleuve conduit à l'océan à 40,000 mètres cubes environ par seconde à l'étiage et à 70,000 mètres cubes à l'époque des crues.

Or, depuis le Stanley-Pool jusqu'à son embouchure à Banana, les apports latéraux que reçoit le fleuve sont relativement très faibles, les affluents des cours moyen et inférieur n'étant généralement que des torrents à bassin de fort peu d'étendue. Par suite, le débit précité ne dépasse que d'une quantité qui n'est pas considérable, eu égard au volume total, la masse d'eau qui s'écoule par la région des chutes.

On voit donc le travail de titan que constituerait une tentative de canalisation d'un fleuve de 1,000 mètres de largeur, roulant, sur les seuils de cataractes, des masses colossales d'eau, à une vitesse excessive et entre deux murailles souvent à pic de, plus de 300 mètres de hauteur, au milieu de blocs de rocher énormes, que le torrent a arrachés à ses rives ou que le travail de désagrégation des pluies a fait rouler dans le lit.

L'idée d'une voie ferrée est donc la seule qui devait être examinée par ceux qui s'occupèrent de la question dans un but d'exécution.

Plusieurs projets avaient été mis en avant. Le premier, celui de Stanley, ayant Vivi (sur la rive nord du fleuve, en face de Matadi) pour tête de ligne, comprenait deux tronçons mesurant ensemble 175 kilomètres. Le premier tronçon allait de Vivi à Isangila, d'où va, jusque Manyanga, un bief à courant fort rapide, mais cependant navigable pour des baleinières habilement dirigées par les mariniers du pays. Entre ces deux points, la voie de communication restait donc ce bief du Congo. De Manyanga partait, mais sur la rive sud, cette fois, de façon à ne pas sortir du territoire de l'Etat, un second tronçon atteignant le Pool.

Un deuxième projet présentait les mêmes dispositions que le précédent, modifié simplemeut en ce que le tronçon Vivi-Isangila était reporté sur la rive droite et réunissait Matadi à Isangila (sud).

Enfin, une troisième combinaison consistait dans l'exécution d'une voie ferrée, sans solution de continuité, évitant tous les transbordements entre Matadi et le Stanley-Pool.

Les deux premiers tracés, qui auraient peut-être eu l'avantage d'être moins coûteux, avaient le grave inconvénient d'exiger de nombreux transbordements et de sacrifier la rapidité des transports, car les voyages par eau sur le bief Isangila-Manyanga sont fort lents à la montée.

M. Trouet écrit à ce propos : « Nous disons qu'ils eussent été *peut-être* moins coûteux, car rien n'est moins sûr, bien que le développement qu'ils présentaient en voies ferrées fût à peine la moitié de celui du chemin de fer direct. La rive nord, en effet, de même que la rive sud, dans le voisinage du fleuve, offre des mouvements de terrain bien plus accentués que la région à parcourir par le dernier railway. »

D'autre part, les transports du gros matériel eussent été fort difficiles et très lents par les baleinières des biefs navigables. La construction du second tronçon se serait donc présentée dans de très mauvaises conditions.

La Compagnie du Congo écarta résolûment les deux solutions mixtes et incrivit à son programme l'étude d'un chemin de fer continu entre Matadi et le Pool.

En 1885, Stanley venait de publier son ouvrage *Cinq années au Congo* et de conclure en ces termes :

« Il y a là des richesses énormes qui attendent le chemin de fer destiné à les recueillir. J'en avertis le commerce et suis persuadé que l'avertissement ne sera pas perdu. »

A peine lancé, cet appel fut entendu. Un puissant syndicat anglais demanda à l'État Indépendant du Congo la concession de la construction du chemin de fer des cataractes.

La proposition ne rencontra pas grand accueil en Belgique. Les négociations traînèrent.

Le capitaine Thys prit l'initiative de grouper un certain nombre de personnalités des mondes financier, commercial, industriel et politique. Il se mit en devoir de former une société en vue de poursuivre l'étude et éventuellement la construction du chemin de fer. La Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie fut constituée le 9 février 1887. Le 8 mai 1887, le capitaine Thys s'embarqua pour le Congo avec douze ingénieurs. Le 4 novembre 1888, les études étaient terminées et la conclusion en était qu'un capital de 25 millions suffirait pour construire la voie, acheter le matériel roulant, couvrir les frais généraux et servir les intérêts intercalaires pendant la période de construction, évaluée à quatre années. Les frais d'exploitation prévus pour le chemin de fer achevé, étaient de 1,200,000 francs par an. En ajoutant cette somme à celle de 125,000 francs, nécessaire pour rému-

nérer à 5 p. c. le capital, on constatait que 2,450,000 francs de recettes annuelles suffiraient pour que l'affaire fût rémunératrice.

Or, on savait que 2,500,000 francs étaient dépensés annuellement en transports entre le haut et le bas Congo, tant par l'Etat que par les maisons de commerce et les missions. Le chemin de fer, en se substituant aux caravanes, devait évidemment encaisser chaque année, dès ses débuts, au moins cette somme, jugée suffisante pour attendre la réalisation des promesses d'avenir.

C'est sur ces bases que se constitua, le 13 juillet 1889, la Compagnie du chemin de fer au capital de 25 millions de francs, dont 10 millions souscrits par le gouvernement belge.

Cinq mois plus tard, on commença les installations de la gare et du port de Matadi ; c'est au mois de mars 1890 que l'on mit la main aux premiers terrassements de la voie.

Le chemin de fer, qui n'a été achevé qu'au bout de huit ans au lieu de quatre, a coûté 60 millions au lieu de 25.

La description de la ligne nous fournira l'occasion d'indiquer les causes de ce retard et de cette énorme augmentation de dépenses.

Il faut remarquer immédiatement que, si l'on s'est montré en 1889 trop optimiste au double point de vue de la durée et du coût de la construction, les prévisions de recettes étaient en revanche, à cette époque, d'une excessive modération.

On avait bien annoncé le développement rapide des transports entre le haut et le bas Congo, mais on n'avait pas voulu l'escompter.

On comptait comme minimum de recettes, pendant les premières années, sur un chiffre annuel de 2 millions et demi pour toute la ligne.

Or, il suffit de consulter les rapports et les procès-ver-

baux de la société pour voir que sur la seule section Matadi-Tumba (118 kilom.), l'exploitation provisoire a accusé, en 1897, 3,350,000 francs de recettes. Pendant les trois premiers mois de cette année, les recettes mensuelles se sont élevées, entre Matadi et la rivière Inkisi (264 kilom.), à 521,000 francs pour janvier, 495,000 francs pour février et 550,000 francs pour mars.

C'est à 8 millions au minimum, peut-être à 10 millions que s'élèveront les recettes totales de 1898.

Avant l'établissement de la voie ferrée, on ne demandait guère au Congo que de l'ivoire, parce que l'ivoire seulement supportait les frais de portage ou plutôt parce que le portage n'ayant à sa disposition qu'un personnel limité, il convenait de l'employer uniquement au transport le plus rémunérateur. En 1889, 120 tonnes d'ivoire formant six mille charges constituaient tout le trafic d'exportation sur lequel tablait la compagnie.

Aussitôt que la voie est établie, on songe à demander au Congo le caoutchouc et il le donne. A mesure que l'exploitation provisoire se rapproche du Pool, à mesure que se raccourcit la route de portage, la descente du caoutchouc vers Matadi augmente. Il en est transporté 1,200 tonnes en 1896, 1,800 tonnes en 1897. Il en sera transporté 4,000 tonnes en 1898. Et bientôt, sans doute, le Congo deviendra, pour ce produit, le grand fournisseur du monde.

Tout le long des 36,000 kilomètres de rivages fluviaux, dit Maurice Normand dans l'*Illustration* du 2 juillet 1898, que deux hommes seulement par kilomètre aillent chaque jour, dans la forêt voisine, recueillir chacun 2 kilogs de caoutchouc, cela fera par an et par kilomètre une tonne et demie. Pour les 36,000 kilomètres, 48,000 tonnes, 48,000,000 de kilogs.

Après l'ivoire et le caoutchouc viendra le produit des plantations. Tout ce qu'on demandera, le Congo le donnera : café, cacao, produits oléagineux, céréales.

A la montée, le chemin de fer va transporter et transporte déjà, outre les marchandises d'importation européenne demandées par les indigènes et les colons, l'outillage nécessaire au développement économique du pays : bateaux, machines agricoles ou industrielles, outils, etc., en un mot tout ce qui manque au Congo

*
* *

L'histoire de la construction du chemin de fer tient en quelques chiffres. On mit un an pour arriver au kilomètre 2 ; au bout de la deuxième année, on avait à peine atteint le kilomètre 9. Trois ans après le commencement des travaux on n'en était encore qu'au kilomètre 16. Pendant la quatrième année on avança jusqu'au kilomètre 50. Il restait donc 385 kilomètres de rails à poser. Au compte des 50 premiers kilomètres, il eût fallu plus de trente années pour mener à bien l'entreprise. Mais on réussit, par des variantes, à gagner plus de 50 kilomètres sur la longueur totale. On fit 338 kilomètres pendant la seconde période de quatre années. C'est ainsi que l'on est arrivé au Pool en huit années exactement.

Pour donner une idée des difficultés de la construction à l'origine, nours rapporterons ici ce que disait le *Congo illustré* (année 1893, p. 60) :

. . . .

-... Pendant les 25 premiers kilomètres, les ouvrages d'art étaient si nombreux que l'on ne pouvait parcourir 100 mètres sans être arrêté par la construction d'un pont ou d'un aqueduc.

C'est ainsi que de Matadi jusqu'au ravin de Pondene (kilomètre 17), on ne compte pas moins de trente-huit ponts en fer ou en acier, dont un de 60 mètres, un de 40 mètres, six de 20 à 30 mètres et trente de 5 à 15 mètres ; plus deux cents ponts et acqueducs de moins de 5 mètres.

Le ravin de Pondene est le troisième affluent de droite de la Pozo. A la saison sèche, il ne livre passage qu'à un mince filet d'eau, coupé, en différentes places, de poches, sortes de réservoirs naturels qui peuvent être employés utilement pour l'alimentation des locomotives.

A l'époque des hautes eaux, c'est une rivière de plus de 3 mètres de profondeur. Bien que mesurant à peine 5 kilomètres de longueur, elle présente une différence de niveau de 200 mètres entre l'endroit où elle prend naissance et le point où elle se jette dans la Pozo. C'est-à-dire que la pente totale du cours d'eau est à peu près cent fois plus forte que celle de nos rivières. Au point où le chemin de fer franchit le Pondene, à 1 kilomètre de sa source, ce torrent a déjà un débit de 200 mètres cubes à la seconde. »

La plupart des cours d'eau que traverse le chemin de fer entre Matadi et le massif de Palabala sont presque dépourvus d'eau à la saison sèche ; mais à l'époque des grandes pluies ils deviennent des rivières tumultueuses, d'un débit considérable.

Dans toute cette région, où les montagnes se succèdent presque sans interruption, il suffit souvent d'un de ces violents orages accompagnés de pluies diluviennes, comme on n'en voit que sous les tropiques, pour changer subitement le moindre ruisseau en un torrent impétueux qui renverse et balaye tout sur son passage

Ces crues énormes sont parfois tellement soudaines, que l'on a déjà vu, en dehors des dégâts matériels qu'elles provoquent, de graves accidents se produire.

Un jour, six ouvriers sénégalais qui travaillaient dans le ravin de la Chute (kilomètre 14), furent surpris par un orage. Ayant négligé de se garer à temps, ils entendirent tout à coup le terrible mugissement des eaux qui dévalaient de la montagne et, avant d'avoir pu quitter le lit de la rivière, il furent engloutis par la trombe et entraînés

au loin. Trois d'entre eux réussirent à se sauver, mais les autres périrent et leurs corps ne furent jamais retrouvés.

Celui qui, comme nous, a accompli dans un wagon confortable le trajet de Matadi au Pool, s'explique aisément, rien qu'à contempler le paysage qui se déroule, les raisons de la progression dans les travaux que nous signalons plus haut. Les difficultés matérielles qu'il a fallu surmonter se redressent l'une après l'autre devant le voyageur, innombrables au début, pressées et accumulées, puis, peu à peu, plus clairsemées. Il revit d'autant mieux par la pensée, kilomètre par kilomètre, les huit années d'efforts exigées par la construction de la ligne, que le mode d'exécution en a été en quelque sorte « télescopique », suivant l'expression si juste de l'ingénieur Trouet.

Les moyens de communication pour le transport des ateliers et des matériaux et pour le ravitaillement manquaient d'une façon absolue. Ni route, ni animaux de trait, ni rivières navigables. Le chemin de fer dut donc, pendant la construction, se suffire à lui-même, être son propre pourvoyeur. Il ne put jamais avancer qu'autant que la voie était praticable aux convois, à l'arrière. Il se construisit au bout du rail.

On se rend compte de l'énorme difficulté d'avancer très rapidement dans ces conditions ; on comprend à quel travail correspondent les 100 et 120 kilomètres exécutés pendant chacune de ces dernières années.

Pour atteindre ces résultats avec des ouvriers qui, à leur arrivée, ignorent totalement ce qu'est une pelle ou une pioche, sous un ciel torride et inclément, il a fallu un effort puissant de la part du personnel blanc et une organisation supérieure.

A la fin de 1889, quand les premiers baraquements du chemin de fer y furent établis, Matadi n'était qu'un comptoir sans importance, au seuil de la région des cata-

ractes. Quelques bâtiments de l'Etat et cinq factoreries s'y groupaient au pied d'une montagne dominant le Congo. Un pier en maçonnerie, de petite dimension, s'avançait de quelques mètres dans le fleuve. Il avait été construit par l'Etat et servait au chargement et au déchargement des petits canots à vapeur qui faisaient le service entre Matadi et Boma.

A Matadi, le paysage est d'une rare sauvagerie. Le fleuve, étranglé par ses rives escarpées, roule avec rapidité, ses eaux encore frémissantes du choc des cataractes, et s'engouffre, par un coude brusque, dans les tourbillons du « Chaudron d'enfer ». Il apparaît sans origine comme sans issue ; et si quelque destin en arrêtait soudain le cours, il semblerait un lac endormi à l'ombre des montagnes. Un hémicycle de collines superposées, où les maisons sont jetées parmi les rochers dégringolant de toutes parts et dont les extrémités s'arc-boutent à la ligne des sommets qui, sur la rive opposée, barrent l'horizon : gigantesque colysée où le Gaulois a vaincu le lion africain. La chaleur est étouffante, le corps toujours en sueur, les poumons haletants, sous ce ciel toujours embrumé. On n'y connaît pas l'azur des ciels d'Italie ; jamais un coin de bleu au détour d'une nue. Le gris, le gris plombé, coupole écrasante de monotonie et de tristesse. Pas d'horizon, pas d'espace. Le soleil brille, raréfiant l'atmosphère déjà pauvre ; sa clarté ne dissipe pas les teintes fuligineuses et mornes de là-haut.

Les premiers pionniers du chemin de fer auront dû subir l'effroi de cette solitude bouleversée et le doute aura envahi leur cœur en face de cette nature ingrate dont les serpents et les crocodiles étaient les seuls hôtes ! !

Aujourd'hui les installations de la gare se développent sur une superficie de 6 hectares. Le pier actuel est une jetée en fer de 75 mètres sur laquelle circulent de grandes grues à vapeur et qui permet aux navires de fort tonnage

d'accoster en toute saison et de débarquer leurs marchandises en quelques heures. Un second pier est en construction. Un réseau de 2,000 mètres de voie ferrée réunit la jetée aux magasins et à la gare.

Grâce aux habitations élégantes et confortables qui surgissent de partout, entourées de parterres fleuris et d'allées de bananiers, bientôt Matadi aura perdu son aspect aride et désolé.

Hier simple comptoir, aujourd'hui ville naissante, Matadi sera demain l'entrepôt, pour l'exportation et l'importation, de toute l'Afrique équatoriale. Port de pénétration sans rival sur toute la côte occidentale du continent africain, tête de ligne du chemin de fer, sa situation, dit l'ingénieur Trouet, est unique et son avenir illimité.

Pour amorcer le chemin de fer à Matadi, il a fallu littéralement entamer la montagne qui baigne son pied dans le fleuve.

On se trouvait, en effet, enfermé dans une enceinte limitée à gauche par les montagnes qui forment le massif de gauche du fleuve, à droite par la Pozo, dont la vallée, encaissée entre des murailles à pic et conduisant d'ailleurs presque immédiatement sur le territoire portugais de l'Angola (en un certain point, la distance du railway à la frontière n'est que de 1,400 mètres), dont la vallée, disons-nous, ne pouvait être suivie, et devant soi par le massif de Palabala se détachant des montagnes du Congo. C'était ce massif qu'il fallait escalader. Or, sur une distance, à vol d'oiseau, de 5 kilomètres environ, la différence d'altitude à regagner était de 220 mètres.

Nous avons voulu nous rendre compte, par nous-même, des difficultés que les ingénieurs ont rencontrées au début. Nous avons circulé à pied dans la zone comprise entre le massif de Matadi et celui de Palabala. C'est une région absolument chaotique. La nature se dresse là, hérissée, sinistre, formidable, féroce et semble dire à l'homme : Tu

ne passeras pas, j'ai fait la région des cataractes pour que l'Afrique soit à jamais invaincue, à jamais inconquise !

Et cependant la nature est domptée : le chemin de fer, souple et puissant instrument de règne, est aux mains de l'homme vainqueur.

*
* *

Dans les premiers jours de mars 1890, les premiers coups de pioche furent donnés à la sortie de la gare de Matadi. Le personnel ouvrier se composait de huit cents Sierra-Léonais, Krooboys, Haoussas, Sénégalais et Zanzibarites encadrés par des chefs de chantier et des artisans recrutés en Belgique.

La tranchée du « Col des plantations » fut le premier travail un peu important que l'on entreprit. Les terrassiers noirs y firent leur apprentissage.

Le col franchi, on pénètre dans la vallée du ravin Léopold, étroite, encaissée, à forte pente. Ce ravin présente un étrange aspect chaotique. Pour franchir directement ce ravin, il aurait fallu construire un pont de 60 mètres, d'une seule travée, à une hauteur considérable au-dessus du lit. Comme entrée de jeu, c'était un travail d'art trop sérieux : on y renonça. La ligne décrit une boucle, remonte le versant gauche du ravin, franchit celui-ci en un point étroit, par un pont de 20 mètres, passe sur le versant droit et redescend pour revenir jusqu'au Congo.

Notre train a mis cinq minutes pour arriver de Matadi jusque là. Lors de la construction, il fallut dix mois pour y parvenir ! !

Jusqu'au confluent de la Pozo, la voie longe le bord escarpé du fleuve qu'elle surplombe. A droite, la muraille à pic du massif de Matadi ; à gauche, un précipice au fond duquel écument les flots du Congo. Du kilomètre 2

au kilomètre 4, la ligne contourne la montagne abrupte, sauvage, sinistre, pour gagner, en un coude brusque, la vallée si tourmentée de la Pozo. C'est dans cette section



et la suivante, qui remonte la rive gauche de la Pozo du kilomètre 4 au kilomètre 8, que résidaient peut-être, dit M. Trouet, les plus grandes difficultés de tout le

tracé. Quand le passage devenait impossible (notamment au kilomètre 2,7), aux agents chargés des études préliminaires, il fallait les descendre dans les ravins au moyen de cordes et d'échelles pour leur permettre d'installer leurs instruments topographiques.

Ici la ligne est creusée en demi-tunnel dans les rochers qui la surplombent, là elle est perchée en porte-à-faux dans le vide. Plus loin des murs de soutènement l'accrochent à la falaise.

Au kilomètre 8 enfin, le pont de la Pozo met fin à ce calvaire. Mais c'est un autre calvaire qui commence : après le massif de Matadi, le massif de Palabala.

L'avancement des travaux dans le massif de Palabala fut, comme dans celui de Matadi, d'une désespérante lenteur. Pendant trois longues années on piétina sur place.

M. A.-J. Wauters, le secrétaire de la Compagnie, a tracé, dans le *Mouvement géographique*, un tableau navrant de cette phase douloureuse :

« Le personnel inférieur est décimé. Le manque de conforts, de vivres frais, l'action débilitante de la température qui, dans ces ravins et dans ces précipices dépourvus de toute végétation, est extraordinairement élevée, la difficulté des travaux à exécuter, les maladies contagieuses telles que la dysenterie, la cachexie paludéenne et le béri-béri, tout contribue à rendre excessif le taux de la mortalité. Sur 4,500 hommes passés sur les chantiers de janvier 1890 à mai 1892, 900 ont succombé !

« Une semblable proportion de décès suppose un chiffre d'invalides plus grand encore. Chaque départ de bateaux emporte des malades par centaines.

« Ces calamités jettent l'effroi parmi les contingents réduits. Les désertions se multiplient, des révoltes éclatent ; la démoralisation et le désespoir sont complets dans le personnel noir qui fond littéralement. Des ouvriers qui ne travaillent que forcés et qui restent insensibles,

même à la retenue de leur salaire, ne peuvent donner qu'un rendement médiocre : sur les huit premiers kilomètres la production quotidienne du terrassier de couleur n'a jamais dépassé un tiers de mètre cube.

« En même temps, et par contre-coup, la situation financière de la Compagnie devient des plus graves. Avant le kilomètre 3 on a déjà dépensé 6 millions. Au kilomètre 9, les travaux et les frais généraux ont absorbé 11,500,000 francs, près de la moitié de l'avoir social, dont l'insuffisance est dès lors flagrante. »

*
* *

Pour n'avoir plus à revenir sur les difficultés pécuniaires de l'entreprise, disons ici, avec M. Maurice Normand, de l'*Illustration*, que le capital primitif de 25 millions fut complètement absorbé bien avant l'adoption, par les Chambres belges, du plan financier qui devait permettre l'achèvement du chemin de fer. L'opposition radicale résista plus longtemps encore que la Palabala. A un moment donné, pour ne pas interrompre complètement les travaux, on leur consacra jusqu'aux 500,000 francs de cautionnement des administrateurs et des commissaires. En 1896 seulement la convention entre l'Etat belge et la Compagnie fut votée, la souscription de la Belgique portée de 10 à 15 millions, l'aval du trésor accordé à une émission d'obligations, le capital social porté au total de 60 millions.

Sur toute l'étendue du massif de Palabala, la ligne serpente, à mi-côte, le long des escarpements dominant le « ravin du Diable ». C'est une véritable Suisse tropicale.

Au commencement de 1893, le col de Palabala est atteint. Le travail devient plus facile et la situation sanitaire s'améliore, les plaines de la Duisi et de la Lufu étant beaucoup plus salubres que les bas-fonds de la Pozo.

A la fin de 1893, la première section, Matadi-Kenge, est inaugurée. On est au kilomètre 82 en 1894 et au kilomètre 142 en 1895. L'allure est maintenant de 60 kilomètres par an.

A l'avant-garde marche la brigade d'études; au centre, le service de l'infrastructure; à l'arrière-garde, les services de la superstructure et des travaux d'art. Six à huit mille hommes sont sur les chantiers.

Le service de l'infrastructure élève les remblais, creuse les tranchées, établit sur les remblais et dans les tranchées la plate-forme ballastée de la voie; construit sur les ravins et les rivières les estacades en charpente qui livreront passage aux convois en attendant l'installation des tabliers métalliques.

Ce système ingénieux d'estacades présente un double avantage : 1° Il permet à la pose de la voie de se continuer sans arrêt, comme s'il n'existait dans la plate-forme aucune solution de continuité; 2° il laisse aux ingénieurs le temps de se rendre compte, avant de prendre aucune décision sur les dimensions définitives des ouvrages d'art, de l'abondance et de la vitesse des eaux auxquelles les ponts doivent livrer passage en saison des pluies.

Tandis que le personnel de l'infrastructure travaille à quelques kilomètres en avant du bout de rail et reçoit ses matériaux et ses approvisionnements par un petit Decauville, le service de la superstructure accompagne le rail lui-même. Les rails mesurent 7 mètres de longueur. L'un portant l'autre, tour à tour, le train de service et le rail avancent régulièrement, 7 mètres par 7 mètres. L'écartement de la voie est exactement de $0^{m},750$.

Les ponts sont extrêmement nombreux. Sur les 291 premiers kilomètres on n'en comte pas moins de 117, dont un de 100 mètres (Inkisi), un de 85 (Kwilu), un de 70, deux de 60 et deux de 50. Leurs tabliers gris fer produisent le plus heureux effet en se détachant sur la verdure des

ravins. Le pont de 100 mètres, sur l'Inkisi, tout monté dans l'axe de la passerelle de service, a été littéralement roulé, d'une seule pièce, sur les maçonneries préparées pour le recevoir !!!

Au point de vue purement technique, les ponts des ravins de la Chute et du ravin du Sommeil méritent une mention spéciale. Tous deux, d'une seule travée, présentent cette particularité de porter une voie en rampe et en courbe accentuées, celle-ci de $0^m,028$ par mètre, celle-là de 50 mètres de rayon. Un grand nombre d'autres ponts sont en rampes accentuées atteignant parfois $0^m,045$ par mètre.

Après avoir traversé la rivière Gongo, peu au delà de de Tumba (kilomètre 187), la voie ferrée se trouve au pied du troisième grand obstacle, le massif de Zona-Gongo.

Mais les travailleurs noirs sont maintenant plus nombreux, vaillants et expérimentés. La montée de Zona-Gongo, presque aussi dure que celle de Palabala, est allègrement escaladée. Au mois de janvier 1897, la locomotive a atteint l'altitude de 745 mètres, la plus élevée de toute la ligne.

Le rail franchit le pont de l'Inkisi en mai 1897 et le massif de Tampa en septembre. En janvier 1898, en suivant l'étroite vallée de la Lukaya, il pénètre dans la vallée du Pool.

On sait que la rive du Pool a été atteinte à Dolo le 26 mars 1898, par la locomotive triomphante partie de Matadi huit ans auparavant.

L'achèvement du chemin de fer, après ce labeur de huit années. est le triomphe de l'esprit d'entreprise belge, en même temps que l'honneur de la main-d'œuvre africaine.

Sans la collaboration de la race noire, tous les efforts des ingénieurs blancs eussent été vains. Matériellement, la voie ferrée est presque entièrement l'ouvrage de ces

nègres qu'on s'est plu si longtemps à représenter comme indolents, ivrognes et maladroits.

Par suite des conditions de la vie physique dans les pays tropicaux, dit M. Trouet, conditions toutes différentes de celles son pays natal, l'Européen ne peut dépenser sans danger la même somme de travail musculaire que sous les latitudes septentrionales. Le travail manuel en plein air, c'est-à-dire sous l'action directe du soleil, comme la majeure partie des travaux de construction d'un chemin de fer l'exigent, lui sont donc interdits.

La conduite des trains est exclusivement confiée à des machinistes noirs aidés d'un chauffeur. Une ligne aussi accidentée demande, de la part des machinistes, beaucoup d'attention et de sang-froid et les astreint à un travail fort pénible et très fatigant.

Le personnel ambulant de la traction comprend des machinistes-instructeurs blancs chargés d'instruire et de dresser des machinistes noirs et de surveiller la façon dont ceux-ci conduisent leur locomotive.

Ce service ne pourrait être fait régulièrement par des machinistes blancs qui ne résisteraient pas à un travail aussi ardu que celui de la manœuvre continuelle des leviers du modérateur, du changement de marche, des pompes et injecteurs, dans une température comme celle qui existe sur la plate-forme d'une locomotive.

Le nombre total d'agents blancs, pendant la construction, a été de 300. Quant aux noirs, leur nombre a atteint 9000 à un moment donné.

Ces derniers étaient des Sierra-Léonais, des Krooboys, des Sénégalais, des Popos, des Batthurst, des Elminas, des Monroviens, des Haoussas, des Zanzibarites, jusqu'à des Barbades et des Chinois qui ne résistèrent d'ailleurs pas au climat.

Ces contingents de couleur étaient placés, à leur arrivée à Matadi, sous la direction de chefs de chantier et

de chefs d'équipe européens. Ceux-ci étaient belges pour la plupart, mais on comptait aussi, dans ce personnel, des Italiens, des Danois, des Allemands, des Suisses, des Hollandais, des Grecs, des Luxembourgeois. Dix langues européennes, vingt idiomes africains se parlaient sur les chantiers : « Le chemin de fer du Congo fut, par la confusion des langues, le chemin de fer de Babel », dit Maurice Normand.

Ce fut, pendant huit ans, comme une armée en marche.

Les camps se déplacent avec les étapes de la pose des rails. Le mouvement s'opère un dimanche. Des trains de service transportent sur des wagons plats, toutes montées, les maisonnettes qui servent d'abri aux Européens. A quelque distance sont dressés des baraquements en planches pour les noirs. Mais ceux-ci préfèrent le plus souvent se construire eux-mêmes des huttes (chimbèques) avec des herbes, des branchages et de vieux matériaux.

Nous les avons vues nombreuses le long de la ligne, les traces de ces villages éphémères. L'emplacement en est marqué par des débris informes des huttes abandonnées..., parfois aussi par des tombes, couvertes d'ustensiles détériorés, pour les besoins des défunts dans le monde des esprits, et de parasols multicolores déployés pour leur donner l'ombre et la fraîcheur !

Pour creuser les tranchées, pour élever les talus depuis Matadi jusqu'au Pool, l'outillage employé a été réduit, on peut le dire, à sa plus simple expression : la pioche et la pelle. A peine usa-t-on quelques cartouches de dynamite pour faire sauter les roches.

A leur arrivée, la plupart des ouvriers ignoraient ce que c'était qu'une pelle ou une pioche. Mais bientôt ils sont devenus des pelleteurs supérieurs, quant à la hauteur et à la longueur du jet, à ceux que nous voyons dans nos pays. D'un tiers de mètre cube à l'origine, la production journalière des terrassiers noirs est passée à 3 mètres cubes

par homme. Non seulement leur habileté était devenue plus grande, nous dit M. Trouet, mais l'institution d'un système ingénieux de primes avait contribué, pour une bonne part, à cette heureuse progression dans le rendement.

La discipline a toujours été facile à maintenir sur les chantiers, du moins à partir du jour où se furent calmées les paniques des deux premières années. Les punitions corporelles étant rigoureusement interdites, les amendes ont toujours constitué le seul moyen de coercition employé.

La Compagnie devra se priver bientôt des services d'une grande partie de son effectif actuel. Les noirs qu'elle rapatriera, riches du produit de leur travail et de leur économie, deviendront dans leurs tribus une véritable aristocratie. Le spectacle de leur aisance produira infailliblement chez leurs compatriotes une émulation bienfaisante. Et quand une entreprise nouvelle aura besoin de bras, elle en trouvera autant qu'elle pourra en employer.

Il est désormais certain que ce n'est pas la main-d'œuvre qui fera défaut aux grands travaux de colonisation en Afrique.

*
* *

Le service de la traction possède plusieurs types de locomotives. Les machines qui remorquent les trains de marchandises pèsent 26 tonnes et demie et leur vitesse est de 20 kilomètres à l'heure. Les convois de voyageurs sont traînés par des machines plus légères et plus rapides

Les voitures de première classe sont construites extérieurement en pitchpin, intérieurement en acajou et érable.

Elles contiennent douze fauteuils tournants et possèdent, à l'avant, un coupé pour malade ; à l'arrière, une plate-forme par où l'on accède à l'intérieur.

Les voyageurs de seconde classe s'installent, suivant la saison, sur des wagons plate-forme ou dans des wagons clos.

Les convois ne circulant pas la nuit, les trains de marchandises accomplissent le trajet de Matadi au Pool en trois jours. Les trains de voyageurs le font en deux, avec un arrêt de nuit à Tumba (kilomètre 187).

M. Charles Tardieu, président du Comité de la Presse, expédiait le 10 juillet 1898, de Saint-Paul de Loanda, en Europe, un long télégramme se terminant ainsi :

« Nos impressions se résument comme suit : Colossales difficultés vaincues ; solutions hardies des problèmes techniques les plus compliqués ; solidité de la voie ; vastes installations. Grande popularité de l'œuvre. »

Nous terminerons notre étude en transcrivant ici le discours, d'une rare élévation de pensée, prononcé le 6 août 1898, à l'hôtel de ville d'Anvers, par le bourgmestre Van Ryswyck, devant les excursionnistes de l'*Albertville :*

« Dans l'histoire du commerce du monde, l'achèvement du chemin de fer du Congo est une date.

La ville d'Anvers manquerait d'à-propos devant l'histoire si elle ne saluait avec quelque pompe le retour de l'*Albertville*, portant ceux qui ont été par delà l'Equateur inaugurer la grande œuvre. Mesdames et Messieurs, soyez les bienvenus ; nous célébrons votre retour.

Nous avons en esprit voyagé avec vous. De chaque point où vous avez atterré, sont partis des courriers pour décrire les merveilles qui se déroulaient sous vos yeux, pour nous raconter même — et avec quel luxe de détails ? — la vie que vous meniez à bord.

Mais nous avons surtout partagé votre émotion en touchant cette terre d'Afrique, votre enthousiasme pour la vivante épopée dont des Belges sont les héros. Rien ne manque à sa grandeur, ni la hardierse de la création, ni

la bravoure, ni le sacrifice dans l'exécution. On se doutait qu'au sein du continent noir il y avait d'immenses richesses; on se doutait moins peut-être de ce qu'il y avait d'énergie latente chez la nation belge, à qui sa neutralité semblait interdire pareil rôle. Honneur à celui dont le regard a pénétré ce que nous n'osions pas même deviner.

Avec l'inauguration du premier chemin de fer, la cause du Congo est gagnée. Sans doute, il restera des détracteurs et aussi des cœurs sincères qui supputent avec tristesse les sacrifices en hommes et en argent.

Mesdames et Messieurs, pendant que vous étiez au loin, une amère catastrophe est venue désoler le monde. Le paquebot *La Bourgogne* a péri avec six cents de ceux qui le montaient. Et qui donc, même en présence d'un aussi grand malheur, osera dire qu'il ne faut plus naviguer? Non, non! à côté de l'effort, il est juste de citer les résultats glorieux : les Arabes refoulés, l'esclavage et le cannibalisme enrayés, la rédemption de millions de victimes et, comme par surcroît, une colonie immense, la dernière et la plus grande, conquise au commerce du pays.

Pour atteindre ce dernier résultat, il fallait au Congo son chemin de fer. Longtemps on fut incrédule. Le soleil de l'Equateur, la forêt vierge, le rocher et les marécages semblaient des obstacles invincibles. Mais voici que la locomotive bourdonne et butine entre Matadi et Stanley-Pool.

A œuvre grandiose, réclame grandiose. La Compagnie du chemin de fer du Congo a eu cette idée de vous appeler comme témoins, Mesdames et Messieurs, qui descendez de l'*Albertville*, vous surtout, MM. les journalistes. Je rends hommage à la Compagnie et à son conseil d'administration; à son président M. Jules Urban, à MM. les directeurs Espanet et Goffin, restés là-bas pour consolider l'entreprise; et à vous surtout, M. le colonel Thys, qui,

aux heures difficiles, avez partout ranimé la confiance et soufflé la foi. Nous avons ouvert dans notre livre d'or une page pour servir de pendant à celle qui mentionne le retour de Stanley et de Dhanis ; nous vous convions à la signer le premier.

Messieurs les créateurs du chemin de fer et messieurs les délégués des puissances, nous vous offrons une médaille commémorative, que nous vous prions d'accepter en souvenir de l'admiration et de la reconnaissance de la ville d'Anvers. En vous la remettant, je me permets d'exprimer ce vœu : que l'opinion publique belge appréciera définitivement l'œuvre africaine, maintenant que le succès vient justifier la hardiesse de l'entreprise.

Lorsqu'en février 1885 les plénipotentiaires du Roi signèrent à Berlin l'Acte général du Congo, c'était un moment unique. Qui sait si, quelques années après, c'eût été encore possible, car la conquête commerciale du monde s'achevait. Sachons à notre tour comprendre nos destinées. En plusieurs occasions mémorables de notre histoire, nous n'avons pas su les saisir. Voici enfin que la Belgique indépendante et libre va être dotée, si elle le veut, de ce qui manquait encore à son développement économique : une terre coloniale.

Personne ne pourra en prendre ombrage ; là-bas comme ici nous n'avons d'autre ambition que d'être un pays libre et hospitalier ; l'étoile du Congo, comme nos couleurs nationales, est un symbole de neutralité, d'indépendance et de paix.

Mesdames et Messieurs, je pourrais envisager le Congo à un point de vue plus local et vous parler tonnes d'ivoire, tonnes de caoutchouc, plaques d'acier, flotte marchande. Comme bourgmestre d'Anvers, je dirais volontiers qu'il y a quelque chose de changé dans la géographie commerciale et que l'Escaut compte un affluent de plus. Et à cet égard encore j'aurais le droit d'être écouté par vous tous.

Car Anvers n'est que la gardienne d'un fleuve dont le sort intéresse, à un titre égal, et le commerçant anversois et l'industriel de Liége, de Charleroi, de Mons.

Mesdames et Messieurs de l'*Albertville*, vous avez touché aux îles Flamandes, la première de nos colonies. Nos pères les ont découvertes sur des navires à peine pontés et qui n'étaient que des cabanes en comparaison de votre palais flottant, où vous avez mené, nous le savons, une existence fastueuse. Mais votre voyage aura été fructueux pour nous tous, si vous y avez retrouvé le fil interrompu de notre histoire coloniale. Puissiez-vous avoir appris, et redire maintenant aux autres, que pour tout pays producteur qui confine à la mer, avoir des débouchés au loin est une question d'existence, et que 6 millions de Belges ne peuvent avoir cette prétention de profiter des entreprises d'outre-mer, sans contribuer aux charges ! Cela ne serait ni juste ni digne de nous, et cette mollesse nous conduirait à la décadence morale et à la déchéance économique.

Mesdames et Messieurs, l'administration communale d'Anvers a voulu commémorer l'achèvement du chemin de fer du Congo par un monument public. En séance du 4 avril le conseil a voté, à cette fin, un crédit de 200,000 francs et fait appel à tous les artistes belges. Le sujet est digne de les inspirer. Un d'entre eux, le vainqueur, saura le glorifier en un beau poème de marbre et de bronze. Puisse le symbole et la chose traverser les temps pour la gloire du Roi-Souverain et pour l'honneur et la prospérité de la Belgique ! »

La conception de Stanley est réalisée aujourd'hui.

La barrière naturelle qui entravait les transactions entre l'Europe et le centre africain a disparu. L'isthme est percé. Le chemin de fer est achevé et il est prêt à jouer, à l'égard du Congo et de ses tributaires navigables, à peu

près le même rôle que le canal de Suez à l'égard de la mer des Indes.

Telle est l'œuvre accomplie. L'honneur en rejaillit sur la Belgique tout entière.

Elle couronne, d'une manière grandiose, l'œuvre coloniale la plus belle du siècle, l'entreprise géniale que nous devons au patriotisme éclairé et à la haute intelligence de notre souverain, S. M. Léopold II.

Major A. Gilson



LE CAOUTCHOUC

On peut dire, à juste titre, que le caoutchouc est peut-être aujourdhui la plus grande richesse du Congo ; il tend à supplanter l'ivoire et sera difficilement détrôné par les matières oléagineuses et même le café et le cacao, malgré la place importante que prendront un jour ces produits dans le commerce de la colonie.

Le caoutchouc vendu à Anvers s'écoule principalement aux Etats-Unis, en Allemagne, en Angleterre, en France, en Russie et en Autriche.

La Belgique n'en consomme qu'une très petite quantité.

La statistique suivante montre le développement rapide qu'a pris l'article sur la place d'Anvers :

En 1889	4,700	kilogs.
1890	30,000	»
1891	21,000	»
1892	59,087	»
1893	162,885	»
1894	235,148	»
1895	442,220	»

En 1896	1,065,101 kilogs.	
1897	1,724,319	»
1898, jusque fin août	1,172,885	»

contre 1,046,820 en 1897, à la même époque.

Les prix sont actuellement de 10 à 20 p. c. plus chers que ceux pratiqués pendant l'année 1897 et les perspectives restent à la hausse.

Les marchés européens, Liverpool, Londres, Le Havre, Rotterdam et Anvers importent annuellement environ 23,000,000 de kilogs de caoutchouc.

Le marché de Para seul exporte annuellement environ 22,000,000 de kilogs de caoutchouc.

Emile Grisar
Courtier en caoutchouc.

En étudiant l'importation totale du Congo en 1897, nous trouvons qu'elle s'est élevée à 1,602 tonnes, que nous répartissons comme suit :

	Kilogs.
Domaine privé de l'Etat	721,541
Société anonyme belge du Haut-Congo	458,862
Société A. B. I. R.	256,707
Société commerciale anversoise	93,251
Société anonyme des produits végétaux du Kasai	58,965
Comptoirs commerciaux congolais	6,403
Société Belgica	2,732
Société d'agriculture et de plantations	1,298
A. de Browne de Tiège	1,040
M. Lacourt	1,800
Total	1,602,599

Si nous recherchons l'origine par district de ces 1,600 tonnes, nous trouvons approximativement :

	Tonnes.
Pour le district de l'Equateur	600
— de Kasai	300
— de Bangala	150
— de Stanley-Falls	150
— de Kwango	120
— de l'Uele	120
— de l'Aruwimi	60
— du Lac Léopold	50
— de l'Ubangi	30
— de Lualaba	20
— de Stanley-Pool	10
— des Cataractes	10
Total des différents districts	1,600

Ces quantités proviennent toutes de l'exploitation de la liane; cependant, l'arbre à caoutchouc existe également au Congo, et la mise à fruit de l'ireh a commencé d'une façon régulière et méthodique dans la Mongala ; nous en dirons un mot à la fin de cet article.

Ces grandes quantités importées en 1897 se sont très bien vendues; les prix, vers le milieu de l'année, ont commencé à hausser, d'abord insensiblement, puis d'une façon plus rapide; au 31 décembre, on avait obtenu les prix extrêmes de 8 francs pour le Kasai rouge, 8 francs pour le Ruki, fr. 7-80 pour le Lopori, fr. 7-725 pour le Busira, fr. 7-65 pour l'Equateur, fr. 7-475 pour le Kasai noir, fr. 7-25 pour le Haut-Congo, fr. 7-20 pour l'Uele, fr. 6-975 pour l'Aruwimi, fr. 4-55 pour le Kwango.

Ces cours n'avaient jamais été atteints; quelque élevés qu'ils soient, ils n'ont été cependant que le prélude de ceux que l'on devait enregistrer dès les premiers mois de l'année en cours; nous avons vu successivement atteindre : fr. 8-75 pour le Kasai rouge, fr. 8-70 pour le Ruki,

fr. 8-95 pour le Lopori, fr. 8-75 pour le Busira, fr. 8-70 pour l'Equateur, fr. 8-40 pour le Kasai noir, fr. 8-35 pour le Haut-Congo, fr. 8-55 pour l'Uele, fr. 7-60 pour l'Aruwimi, fr. 5-65 pour le Kwango.

Cette hausse persistera-t-elle? Va-t-elle encore progresser? Il est impossible de se prononcer; les dernières ventes ont dénoté un peu de faiblesse par suite des événements politiques, mais la fermeté des grands marchés a déjà repris et l'opinion générale se maintient en faveur des cours de l'importation.

Anvers est également en progrès pour les caoutchoucs étrangers; les quantités importées antérieurement avaient été minimes; mais, en 1897, nous relevons une importation totale de près de 120 tonnes que nous classons comme suit, selon l'ordre d'importance des arrivages :

	Kilogs.
Benguela	44,889
Angola	16,761
Loanda	15,566
Céara	7,180
Brass	5,700
Masaï	5,500
Java	3,972
Pérou	3,901
Cape-Coast	3,086
Adda	2,208
Accra	2,000
Lagos	1,905
Ambriz	1,720
Nouvelle-Guinée	1,500
Bornéo	1,400
Guinée portugaise	1,025
— française	745
Bolivie	341
Madagascar	277
Colombie	189

Ont contribué à ces importations :

	Kilogs.
L'Afrique pour	101,302
L'Amérique centrale pour	11,611
L'Asie pour	6,872

Le chiffre de 101 tonnes pour l'Afrique est éloquent, si l'on considère que ce n'est là qu'un début. Tout semble donc indiquer qu'Anvers deviendra également un marché d'une grande importance pour les provenances autres que celles du Congo.

* * *

Il n'est pas sans intérêt d'examiner quelle est la place prise par l'Etat du Congo dans les exportations totales des pays producteurs de caoutchouc.

En 1897, l'Europe a reçu 16,908 tonnes contre 16,871 tonnes en 1896; les Etats-Unis, 17,267 contre 18,670. Ces chiffres montrent que la consommation en Europe est restée à peu près stationnaire, alors qu'aux Etats-Unis elle a fortement progressé.

Ces 34,175 tonnes peuvent être classées comme suit par contrée d'origine :

	1897 Tonnes.	1896 Tonnes.
Expéditions du Para	19,444	19,264
— de l'Amérique centrale	2,477	1,773
— de l'Afrique	10,502	9,111
— de l'Asie	1,752	1,393

Le chiffre total des importations s'entend pour le caoutchouc proprement dit, sans faire entrer en ligne de compte les gommes gutta, balata et les genres euphorbes.

L'Afrique a donc fourni 10,500,000 kilogs; la contribution de l'Etat Indépendant, dans ce chiffre, a été de

1,600,000 kilogs, soit un peu plus du 1/6; sur la production total du monde, elle est de 1/21 environ.

Comme le montrent ces statistiques, c'est toujours le Para qui est le roi des caoutchoucs, non seulement par la qualité, mais encore par l'abondance; sa production est et restera sans doute longtemps encore supérieure à celle de toutes les autres provenances réunies; elle comportait, en 1897, 22,650 tonnes, contre 21,740 tonnes en 1896; 20,556 en 1895; 18,595 en 1894; 19,590 en 1893; soit une augmentation de 4 p. c. de 1896 à 1897. Cette augmentation était de 5 3/4 p. c. pour 1895-96 et de 10 1/2 p. c. environ pour 1894-95; elle semble devoir progresser plus rapidement dans un avenir prochain, l'exploitation des forêts caoutchoutières de l'Amazone s'étendant de plus en plus.

Après le Para, c'est l'Afrique qui a le plus progressé; sa production, de 1896 à 1897, s'est accrue de près de 1,400 tonnes; dans cette quantité, l'Etat Indépendant intervient pour près de 500 tonnes. C'est surtout à la côte nord-ouest que le développement de la production a été remarquable par suite de l'extension donnée à l'exploitation de l'arbre à caoutchouc *Kickxia*. Signalons pour mémoire le mouvement d'affaires à Lagos. Cette colonie n'exportait, en 1894, que pour 8,100 francs de caoutchouc, mais elle prend un essor soudain, et dès l'année suivante ce chiffre montait à 6,746,825 francs, soit près de 7 millions, représentés par 2,535 tonnes!

La Côte d'Or expédie également d'importantes quantités, de même que la Sénégambie et la Nigritie. Les autres territoires de la côte ouest, tels que la Guinée française, la Côte d'Ivoire, le Dahomey, le Togo et le Camerun, n'ont pas donné jusqu'ici des résultats considérables. Elles sont cependant riches en caoutchouc et autres produits exotiques, et du jour où l'exploitation sera sérieusement entreprise, la production y prendra également un rapide essor.

Les Belges, qui en Afrique ont révélé de réelles qualités colonisatrices, ne négligeront pas ces belles contrées ; elles sont ouvertes à l'initiative privée sans distinction de nationalités. Anvers donnera-t-il l'exemple? L'attention semble s'y être éveillée pour la côte ouest, et il n'est pas improbable qu'avant peu il ne s'installe là-bas d'importants comptoirs belges.

Au Congo également, malgré le chiffre déjà si considérable des importations, les résultats acquis ne doivent être considérés que comme un début. L'Etat Indépendant est loin d'avoir donné la mesure de sa capacité de production. Du reste, celle-ci n'est pratiquée d'une façon intensive que dans les districts de l'Equateur, les Bangala et le Kasai ; dans les autres régions, les récoltes, à proprement parler, ne font que commencer.

L'achèvement du chemin de fer et l'allègement des frais de transport ne manqueront pas de contribuer pour une large part dans l'accroissement prochain des exportations.

Gustave Van den Kerckhove

L'IVOIRE

C'est en 1888 que sont arrivées du Congo à Anvers les premières parties d'ivoire (4,600 kilogs) lesquelles se sont vendues de la main à la main, mais à l'exemple des marchés de Londres et de Liverpool. Anvers tint sa première vente publique le 31 juillet 1889 : 15,368 kilogs ivoire du Congo y furent offerts et vendus.

Depuis ce jour Anvers a eu, comme les deux autres marchés, ses ventes publiques trimestrielles.

Pour montrer l'importance croissante du marché, citons quelques chiffres officiels :

	Importations. Kilogs.	Ventes. Kilogs.	Stock au 31 décembre. Kilogs.
En 1888	6,400	6,400	. . .
1889	46,500	46,600	20,000
1890	77,500	77,500	18,000
1891	59,500	59,500	21,000
1892	118,000	118,000	34,500
1893	224,000	224,000	41,000
1894	264,500	186,000	98,500
1895	362,000	247,500	166,000
1896	200,000	265,700	100,300
1897	265,000	281,000	84,000
1898 (31 août) .	163,000	151,254	92,000
	1,786,500 kilogs, valeur 30 millions.		

On a vu se confirmer en 1897 l'amélioration qui s'était fait jour en 1896 pour l'ivoire du Congo et sans que les fortes quantités offertes à chacune de nos ventes trimestrielles aient pu influencer les cours; ceux-ci ont été constamment en progression et finissent en hausse de 1 à 2 francs le kilo pour toutes les catégories; les dents plates et les scrivailles creuses y participant dans la plus grande mesure.

La pénurie d'ordres des Etats-Unis pour l'ivoire doux a provoqué une baisse de 1 à 2 francs; les cours de cet article se sont donc sensiblement rapprochés de ceux de l'ivoire dur.

L'avenir du marché est assuré par la fréquentation régulière des ventes publiques trimestrielles par tous les acheteurs anglais, français, allemands, américains et l'on sait de plus que les stocks au Congo sont loin d'être épuisés et que l'éléphant y abonde encore.

G. et .H Willaert,
Courtiers en ivoire.

BEURRE DE PALME OU HUILE DE PALME

Ce produit, un des plus importants de ceux que fournit le Congo, avec le caoutchouc et l'ivoire, s'extrait par traitement à l'eau bouillante de la pulpe charnue de l'*Elaïs Guineensis*, très abondant en Afrique entre les 10[es] degrés de latitude nord et sud, principalement sur les bords du Niger, du Congo et de l'Ogué.

Les fruits de ce palmier sont réunis en un régime pesant jusqu'à 50 kilogs ; ils ont la grosseur d'une noix, sont d'une forme ovoïde et d'une belle couleur rouge-aurore. Ils se composent d'une partie charnue, pulpeuse, renfermant un seul noyau à enveloppe très dure, ligneuse, que l'on appelle *Palm-Kernel* en Angleterre ou palmiste. L'amande de ce noyau est aussi très oléagineuse et est exportée en grande quantité en Europe, sous le nom de graine de palmiste, pour l'extraction d'une huile blanche qui se rapproche beaucoup par ses propriétés du beurre de coco et est employée aux mêmes usages que lui, mais surtout à la fabrication des savons et du beurre végétal. Le point de figeaison de ses acides gras varie de 25 à 28° 5.

L'huile de palme proprement dite, qui est employée par les stéariniers et par les savonniers, nous arrive toute préparée des pays d'origine. A l'état frais elle a une odeur caractéristique très agréable qui rappelle la violette ou l'iris et sa couleur varie du jaune-orange au rouge-aurore et même au brun pour certaines sortes.

Sous l'influence de la lumière et de l'oxygène de l'air, la nuance pâlit, l'huile rancit et prend une odeur parfois très désagréable, altérations qui ne nuisent aucunement à ses emplois industriels ; mais au fur et à mesure qu'elles s'accentuent, la matière grasse, neutre à l'origine, perd une partie plus ou moins grande de sa glycérine et les acides gras mis en liberté donnent au produit une consis-

tance plus ferme par suite de l'élévation de son point de figeaison.

Le degré plus ou moins grand de fermentation des fruits au moment de l'extraction de l'huile, le plus ou moins de soin que l'on apporte aux manipulations et à la séparation des impuretés organiques, sont cause que la marchandise arrive en Europe à des états très différents comme pureté et qualité. Son point de fusion varie de 27 degrés centigrades à 42° 5, suivant l'âge et la provenance ; le point de figeaison des acides gras est compris le plus souvent entre 44° 5 et 45 degrés, mais descend parfois jusqu'à 41 degrés centigrades.

Suivant donc que le beurre de palme contient plus ou moins de corps gras neutres, il est plus ou moins consistant à la température ordinaire et pour cette raison on le classe en deux grandes catégories, savoir : les beurres *mous* et les beurres *durs* ; les premiers, qui sont les plus riches en glycérine, sont préférés lorsque cette dernière est d'un prix plus élevé que celui des acides gras ; dans le cas contraire, on préfère les beurres durs.

Déjà dans les beurres frais on trouve au moins 12 p. c. d'acides gras libres et dans les beurres rances ou durs la glycérine peut avoir totalement disparu. On classe parmi les beurres mous ceux qui renferment de 40 à 88 p. c. de corps gras neutres et parmi les beurres durs ceux qui en renferment moins de 40 p. c.

Dans toutes les huiles de palme du commerce on constate à l'analyse chimique la présence d'une quantité plus ou moins grande d'eau et d'impuretés consistant en matières terreuses, débris végétaux, etc.

La quantité d'eau oscille généralement entre 0.5 et 13 p. c. et celle des impuretés mécaniques entre 0.2 et 3.1 p. c.

Les sortes commerciales désignées généralement par le lieu de provenance sont très nombreuses et il serait trop

long de les énumérer ici ; en ce qui concerne plus spécialement les provenances du Congo, ces dernières doivent être rangées parmi les meilleures du commerce ; en effet, le point de figeaison de leurs acides gras est en moyenne de 45° 5 et est le plus souvent dépassé, certaines sortes nous ayant donné à l'analyse 47 et même 48 degrés, ce qui est sans exemple pour les autres provenances. Or, le titre ou point de figeaison des acides gras est la qualité dominante recherchée par les fabricants de bougies, qui obtiendront de la stéarine d'autant plus ferme que ce point de figeaison sera plus élevé.

Ajoutons à cela que la somme des quantités d'eau et d'impuretés dépasse rarement 2 p. c.

L'Etat Indépendant du Congo a importé à Anvers, en huile de palme et noix palmistes, les quantités suivantes :

	Kilogs.
En 1888.	18,045
1889	»
1890.	109,298
1891.	389,373
1892.	633,460
1893.	569,787
1894.	853,563
1895.	844,935
1896.	492,207
1897.	248,784

Charles Angenot
Professeur de chimie
à l'Institut supérieur de commerce d'Anvers.



Les statistiques annuelles des importations dans l'État Indépendant du Congo remontent à l'année 1892. Elles s'ouvrent au 9 mai de cette même année, date de la mise en perception des taxes à l'importation, établies uniformément, pour tout le bassin occidental du Congo, de par la convention douanière intervenue le 9 février 1891 entre l'État Indépendant du Congo, le Portugal et la République française.

Suivant les tableaux récapitulatifs, successivement publiés par rapport à chacun des exercices écoulés depuis 1892, le commerce d'importation de l'État Indépendant s'est chiffré par :

	Commerce spécial. Francs.	Commerce général. Francs.
En 1892 (8 mois). . .	4,984,455 15	5,679,195 16
1893.	9,175,103 34	10,148,418 26
1894.	11,194,722 96	11,854,021 72
1895.	10,685,847 99	11,836,033 76
1896.	15,227,776 44	16,040,370 80
1897.	22,181,462 49	23,427,197 83

Ces mêmes tableaux récapitulatifs renseignent, sur ces chiffres totaux du commerce d'importation, une participation respective des marchandises de provenance belge :

	Commerce spécial. Francs.	Commerce général. Francs.
En 1892 (8 mois). . .	1,913,288 76	1,973,539 80
1893. . . .	4,422,661 73	4,482,969 95
1894. . .	6,227,909 07	6,239,890 75
1895. .	6,003,465 22	6,099,958 96
1896. . .	10,162,406 76	10,204,477 94
1897. . . .	16.272,028 50	16,309,944 97

Pour ne parler que du commerce spécial, — le seul à considérer, du reste, pour la thèse de cette modestissime étude, puisqu'il comprend exclusivement les marchandises entrées réellement en consommation sur le territoire de l'État Indépendant, — l'incidence successive des importations de provenance belge sur les importations totales s'est donc élevée :

En 1892, à	38.39 p. c.
1893, à	48.20 »
1894, à	55.63 »
1895, à	56.18 »
1896, à	66.73 »
1897, à	73.36 »

Et, si l'on compare la valeur des importations de provenance belge en 1897, à celle des importations de cette même provenance dans chacun des exercices antérieurs (années entières), il appert que cette valeur dépasse respectivement :

De 160 p. c.	celle	des importations	en	1896
271 p. c.	»	»	»	1895
261 p. c.	»	»	»	1894
368 p. c.	»	»	»	1895

Nos envois au Congo en 1897 ont donc été près de

quatre fois plus considérables que ne le furent ceux effectués en 1893.

Ces simples rapprochements montrent les progrès accomplis et attestent les avantages importants que notre commerce et notre industrie, ces deux forces vitales essentielles de notre chère Belgique, ont déjà retirés et, chaque jour, retirent davantage des relations établies avec les régions africaines que la conception hardie, l'initiative généreuse et l'indomptable persévérance de notre Souverain ont ouvertes à la civilisation.

Si les chiffres qui précèdent représentent la consommation, dans l'État Indépendant du Congo, de marchandises importées de Belgique, il importe, toutefois, de faire remarquer que ces importations ne sont pas exclusivement constituées par des articles ou des denrées de production belge. Nos envois au Congo comprennent, nécessairement, des denrées alimentaires que notre pays ne produit pas et ne produira jamais : tels les vins et certaines autres boissons, les huiles fines, le thé, les épices, les poissons secs, le sel de trafic, etc. ; et des articles que notre industrie ne produit pas encore : tels les perles de verroterie, certaines catégories de tissus, les confitures fines, les articles de bimbeloterie en général ; ou qu'elle ne fabrique que partiellement : tels la coutellerie commune et autres produits de qualité inférieure et à prix très bas, pour la concurrence desquels nos fabricants ne sont pas outillés encore, parce qu'il leur faudrait la certitude d'un grand écoulement pour se trouver à même de les fournir aux prix réduits voulus.

D'autre part, il est tels articles dont nous pourvoyons encore la consommation congolaise, mais desquels nos envois sont susceptibles de diminuer en des proportions

plus ou moins fortes, sinon de cesser complètement à un moment donné, quand le Congo lui-même sera en mesure de les fournir dans la quantité voulue. Tel sera, sans doute, le cas notamment pour nos envois actuels de riz, de provisions, de grains, etc.

Mais, à côté de ces petites défections possibles, d'une importance plutôt relative, combien nombreux sont les articles et marchandises de production exclusivement belge que nous exportons au Congo en des quantités considérables, et dont nos envois ne pourront, d'année en année, que croître en importance ! Et combien vaste est l'horizon du débouché offert par le Congo à nos industriels et à nos commerçants, justement à cette heure, lorsque, sur bien des points du globe, nos marchés actuels sont menacés de se restreindre ou de se fermer complètement sous la pression des idées de réaction économique pour la protection des industries indigènes respectives !

Il est plusieurs de nos principaux articles d'exportation vers le Congo dont la fabrication en Belgique constitue, en quelque sorte, une branche d'industrie nouvelle pour notre pays. L'exemple le plus caractéristique de pareil fait est bien, sans doute, celui fourni pour les tissus de coton. Au début, et naguère encore, les cotonnades importées au Congo étaient exclusivement, ou presque exclusivement, fournies par l'industrie anglaise, dont elles constituaient une spécialité, pour ne pas dire un monopole de fait. Peu à peu, sous l'intelligente impulsion et avec le concours actif des dirigeants de l'État Indépendant du Congo lui-même, l'industrie cotonnière belge s'est adonnée à cette production spéciale, et cela avec un tel succès que, en 1897, les tissus belges importés au Congo représentent près des trois quarts des importations totales de ces articles et que l'époque n'est pas éloignée où toutes les étoffes pour le trafic congolais seront fournies par l'industrie belge.

C'est encore le débouché ouvert au Congo qui a fait, parmi nous, surgir de terre — c'est le mot, puisqu'il s'agit pour la majeure part de conserves de légumes et de fruits — l'industrie, aujourd'hui si florissante et quasi inconnue en Belgique il y a peu d'années, de la fabrication des conserves alimentaires.

Et, en ce moment même, l'on s'occupe d'installer en notre pays l'industrie de la fabrication des perles de verroterie, aux produits de laquelle le trafic du Congo garantit un débouché considérable et constant.

Que les produits de notre si importante industrie métallurgique figurent au premier rang de nos exportations au Congo, la chose n'a rien que de très naturel. L'outillage économique tout entier, — depuis les plus simples outils de défrichement et de culture jusqu'aux vapeurs qui sillonnent les eaux du grand fleuve et de ses affluents, les barges qui servent aux transports fluviaux, les métaux de toutes sortes, et, notamment, le laiton des *mitakos*, les constructions démontables en fer, les machines et mécaniques, le matériel fixe et roulant de voies ferrées, — tout peut être fourni par nos usines, et le Congo, où tout est à créer et à faire, qui est complètement à outiller, leur offre nécessairement et leur offrira, d'une façon permanente, un débouché d'une importance sans cesse croissante, à mesure que les conditions de transport vers l'intérieur deviendront plus faciles et moins onéreuses.

Et, à côté de ces produits dont beaucoup constituent en quelque sorte des spécialités de notre industrie métallurgique, se rangent un grand nombre de produits industriels que la Belgique peut également fournir pour l'exportation, et dont ses envois au Congo acquièrent aussi chaque année une plus grande importance. Tels sont les matériaux de construction, comme la chaux, le ciment; les canots, les toiles à voiles, les cordages, les ancres, chaînes et autres apparaux, les briques, les ferronneries,

les feutres bitumés, les tôles ondulées, la clouterie, les verres à vitres, les couleurs et vernis, les huiles et graisses industrielles, les cordages, les accessoires des divers métaux, les bâches et toiles goudronnées, etc.

Les besoins des chemins de fer, tout au moins de ceux du Congo inférieur, nous assurent également une exportation régulière et déjà maintenant fort appréciable de charbons briquettes, tandis que, pour leur part, notre industrie armurière et les industries corrélatives trouvent un débouché non moins considérable au Congo, soit pour la fourniture de l'équipement des forces militaires de l'État Indépendant, le matériel d'artillerie et les munitions, soit pour celle des fusils à silex et à piston qui constituent, avec la poudre de traite et les capsules amorces, des articles d'échange des plus appréciés par les indigènes.

Nombreux, enfin, sont les autres produits industriels fabriqués en Belgique, auxquels les exportations à destination du Congo fournissent un débouché : les bières d'exportation, les produits pharmaceutiques, la papeterie et les fournitures de bureau, la mercerie et la parfumerie, les objets de quincaillerie, la lingerie commune, les instruments de musique, tels que harmonicas, trompettes, boîtes à musique, etc., les allumettes et bougies, les chapeaux de feutre et les fez, les parapluies et parasols, les objets en faïence, les effets d'habillement, la fausse bijouterie, etc., etc.

Cette rapide revue faite des produits qui alimentent l'exportation belge vers le Congo, une double observation trouve ici sa place.

Non seulement nos relations commerciales avec le marché congolais, envisagées au point de vue de l'appréciation du débouché que ce marché est susceptible de fournir, peuvent et doivent être considérées encore comme dans l'enfance ; mais aussi le nombre même et la variété des produits que la Belgique industrielle fabrique,

et que nous sommes donc à même d'exporter au Congo tout comme ce que nous y envoyons déjà, ne pourront que s'étendre en des proportions considérables.

En effet, d'une part, il est avéré que les résultats commerciaux acquis jusqu'à présent le sont, et l'ont été, dans une faible section seulement de l'énorme territoire de l'État, resté, jusqu'à cette heure, par les difficultés des communications à travers la région des cataractes, inaccessible, dans la majeure partie de son étendue, aux grands mouvements de marchandises. Le chemin de fer de Matadi au Stanley-Pool construit, ce sont les difficultés vaincues ; c'est la passe franchie ; c'est la totalité du Congo supérieur ouvert à nos produits ; c'est une immense contrée nouvelle à outiller pour les transports, en attendant qu'il faille pourvoir à son outillage agricole ; ce sont des millions de nouveaux consommateurs et clients ajoutés aux actuels ; ce sont les richesses infinies de ces vastes régions mises à notre portée, et, — l'échange direct des marchandises devant constituer pendant de longues périodes encore la base générale des transactions africaines, — conséquemment aussi un débouché non moins infini ouvert à ces marchandises d'échange que nous fournissons.

D'autre part, il est certain que la consommation du Congo ne comprendra pas toujours ceux-là seulement de nos produits qui s'y consomment maintenant.

De même que l'on importe actuellement au Congo bon nombre d'articles que l'on n'y importait pas dans les premières années de l'établissement des blancs dans ces régions, le cercle des produits d'importation ira toujours s'élargissant au fur et à mesure des progrès de la civilisation des indigènes et de la régénération des noirs par le travail rémunéré. La rémunération du travail, en augmentant les facultés d'achat de la population indigène, amènera, l'influence des missions civilisatrices aidant, une

amélioration de ses conditions d'existence, d'où, comme de tout accroissement quelconque de bien-être matériel, naîtront des besoins nouveaux. Ces besoins nouveaux viseront des produits différents de ceux qui entrent dans nos envois actuels, lesquels, en fait de marchandises d'échange, ne font guère encore, et pour cause, que répondre aux demandes d'une civilisation absolument primitive. Et la production de l'industrie belge, prise dans son ensemble, ayant un caractère utilitaire, sa participation directe au marché congolais ne pourra donc que, chaque jour davantage, s'accroître et se généraliser.

———

Il y a huit ans, en adressant au chef du cabinet belge le testament par lequel il lègue, après sa mort, à la Belgique tous ses droits souverains sur l'État Indépendant du Congo, le Roi Léopold lui écrivait :

« C'est en servant la cause de l'humanité et du progrès que les peuples de second rang apparaissent comme des membres utiles de la grande famille des nations. Plus que nulle autre, une nation manufacturière et commerciale comme la nôtre, doit s'efforcer d'assurer des débouchés à tous ses travailleurs, à ceux de la pensée, du capital et des mains. »

Le rôle et le devoir de la Belgique ne sauraient être plus exactement définis que dans ces lignes royales.

Dans les soixante-dix années paisibles de son indépendance, et sous l'égide des sains principes de la liberté commerciale, le peuple belge, grâce à cette passion du travail, à cet esprit d'activité et d'économie, qui constituent, avec l'amour ardent de la liberté, l'intrépidité guerrière, et le salutaire bon sens pratique, les qualités distinctives de notre race, a pu atteindre une prospérité que l'Europe entière lui envie. Quel plus magnifique champ d'action pour le maintien de cette prospérité, quel plus beau débou-

ché pour notre production exubérante pouvons-nous donc rêver, quand le protectionnisme menaçant se dresse sur tant de points devant nous, si ce n'est cet immense marché du Congo, où nulle entrave n'est et ne saurait être à craindre, puisque la liberté commerciale est le principe constitutif même de l'existence politique de l'État, où conséquemment, toujours, la victoire est et restera assurée au plus actif, au plus habile, en un mot au plus digne?

L'œuvre africaine du Roi Léopold, le monde entier, à cette heure, en proclame l'éclatant succès et les admirables résultats, naguère invraisemblables et traités d'hypothétiques, mais aujourd'hui comprouvés et indéniables. « Il n'y a dans l'histoire, » — déclarait encore très justement, il y a quelques jours à peine, un écrivain français, — « rien de semblable à la mise en valeur de cet immense « pays du Congo, cœur de tout un continent, par un « souverain qui n'y est jamais allé, et qui y donne le plus « émouvant des spectacles humains, celui d'une intelli- « gence supérieure en action sur un vaste théâtre. »

La gloire qui, dans l'histoire, attend le civilisateur du Congo, rejaillira sur la Belgique et sur les excellents collaborateurs qu'elle a fournis à l'œuvre royale, sur ses vaillants explorateurs que nuls obstacles n'ont pu rebuter, sur les admirables officiers de son armée qui, outre leurs qualités et talents militaires, se sont révélés administrateurs et colonisateurs de premier ordre, sur ses infatigables missionnaires, dignes successeurs de ces prêtres belges que l'évangélisateur des Indes réclamait de préférence pour l'aider dans son saint ministère. C'est à nos industriels, à nos commerçants, à nos travailleurs, c'est à nous tous, pour qui et en vue du bien-être et de l'avenir plus prospère encore desquels l'œuvre congolaise a été entreprise et continuée, à lui apporter aussi notre concours et à la faire fructifier pour nous dans toute son ampleur. Quand, tous, nous aurons rempli notre devoir comme, par

leur exemple, le Roi et ses collaborateurs nous y convient, c'est alors que — pour rappeler le mot attribué à M. de Brazza, au sujet de l'action belge en Afrique, — nous serons véritablement, dans l'histoire des siècles, *le peuple de pygmées qui accomplit une œuvre de géants.*

Émile Ceulemans,

Président de la Section d'Économie politique et de Statistique de la Chambre de Commerce d'Anvers.



Conclusion

Ferdinand Goffart

Quatre siècles se sont écoulés depuis le jour où Henri le Navigateur lança ses caravelles à travers le monde, où Cam reconnut le Zaïre, Diaz découvrit le Cap, Vasco atteignit l'Inde. Et voici que quatre cents ans après ces mémorables voyages, le grand Roi d'un autre petit peuple a repris leurs travaux dans un continent qu'ils avaient délaissé et a assigné aussi à ses sujets le champ qu'ils ont à faire valoir.

Les lois inéluctables de l'évolution dominent les nations comme les individus. Ainsi que les Portugais d'alors, les Belges sont braves et entreprenants ; ils ont la richesse et l'activité que les premiers n'ont plus. Ils étaient appelés, en ce siècle de travail et de liberté, à jouer, dans la démesurée expansion économique de l'Europe, le rôle que leurs facultés leur assignaient depuis longtemps, que leur intérêt vital leur commandait et que seuls des troubles politiques ou sociaux avaient retardé jusque-là.

Vaillants gueux de mer du XVIe siècle, hardis négo-

ciants de la Compagnie d'Ostende, imprévoyants colons du Guatémala, tels furent les premiers acteurs de la vocation coloniale de la Belgique. Mal guidés ou mal soutenus, leurs efforts furent stériles. Un seul homme discerna les enseignements de leur histoire et en tira la confiance d'accomplir sa grande pensée.

Qu'allaient faire en Afrique les premiers Belges qui partirent à son appel? Ouvriers de quelque glorieux rêve, artisans de quelque grande chimère, pouvaient-ils réussir là où tant de plus puissants qu'eux avaient échoué? Et cependant ils revinrent, leur tâche accomplie. Puis d'autres partirent pour revenir encore. Le soldat en rapporta le souvenir de ses victoires, le prêtre l'enthousiasme de ses succès religieux, le négociant le riche produit de son labeur, tous l'intense amour de la colossale entreprise à laquelle ils avaient voué le meilleur de leur vie. Mais seule encore une élite applaudissait à leurs efforts. Les gens d'affaires et le peuple — prudence ou ignorance — restaient défiants. Grandis par leur œuvre même, les hommes d'action se firent orateurs ou publicistes pour faire passer leur foi dans l'âme même de la nation. Et lentement, très lentement, de l'humble hameau où le voyageur avait répété, au foyer familial, ses récits émus, des cités où, devant les grands auditoires il avait exposé ses travaux, développé ses espérances, sympathie spontanée ou mûr raisonnement, l'idée coloniale est née. Grâce à l'unanime élan de tous ceux qui avaient vécu de sa vie, elle s'est fait connaître et la Belgique a suivi ses progrès, vibré à ses triomphes, souffert à ses revers.

C'est qu'aujourd'hui un lien puissant unit le pays à l'Etat du Congo ; lien moral fait de fierté pour ses enfants victorieux, fait de piété pour ceux qui sont tombés, lien matériel de tant d'intérêts engagés, de tant de résultats acquis sur cette terre lointaine.

L'œuvre personnelle est devenue nationale.

Les premiers explorateurs trouvèrent la nature vierge dans toute sa splendide mais abrupte richesse. En vingt ans ils ont jeté les bases d'une florissante colonie. L'avenir économique se dessine, la rédemption morale des nègres s'ébauche. Sous l'équateur un nouvel Etat est né, et cet Etat est l'œuvre de Belges. Des ateliers de Matadi aux forts du haut Nil, des plantations de Nouvelle-Anvers aux postes perdus du Katanga tout le proclame, tout commence à y vivre de son intense activité, à prendre l'empreinte de son ardent labeur.

Mais la colonisation est chose si vaste et si complexe, elle s'adresse à tant de capacités diverses et de sciences variées, qu'elle influence la nation entière qui s'y livre et modifie ses organismes les plus intimes. On n'entreprend pas de régénérer moralement et matériellement trente millions d'hommes, sans qu'une action réflexe ne vienne altérer le milieu colonisateur.

Poussée par cette force naturelle qui l'obligeait à satisfaire les nouveaux besoins créés par ses nationaux, l'industrie belge a complété son outillage pour aborder les pays neufs ; le commerce a fondé des marchés pour écouler les produits récemment amenés. Dans la lutte pour les débouchés, la perfection de notre matériel et l'importance de nos places font entrevoir à ce nouvel appoint de nos forces économiques un succès dont le Congo aura été l'initiateur, mais auquel contribueront bien d'autres colonies similaires où nos relations sont naissantes.

D'ailleurs, si nos convictions sont lentes à se former, elles n'en sont que plus fortes et plus durables. A l'exploitation toute improvisée des premiers jours, se substitue la mise en valeur savante par des éléments longuement préparés. Ce sont nos facultés qui ont inscrit de nouveaux cours à leurs programmes, nos écoles techniques qui ont complété dans le sens colonial leur enseignement, nos

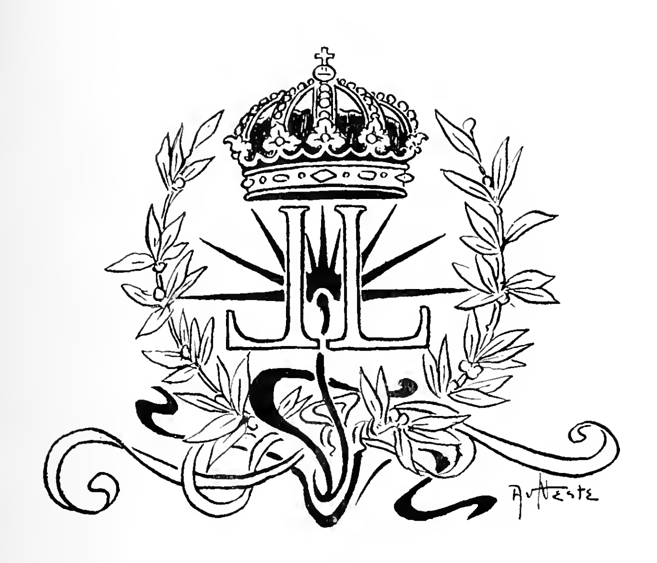
journaux, nos débats publics, initiant la foule aux problèmes qui se posent, nos écoles inférieures où la jeune génération si convainc de la pressante nécessité de l'expansion. De la chaire ou de la tribune la bonne parole pénètre et remue les masses, dont elle agrandit les horizons et développe les hardiesses. Une à une nos institutions évoluent, éduquant toutes les couches de la société, orientant leurs aptitudes vers les contrées encore vierges où le pays doit, sous peine de déchoir, se frayer une place. C'est cette conscience qui apporte à s'y préparer qui est la preuve la plus frappante de la confiance qu'il a dans ses nouvelles destinées.

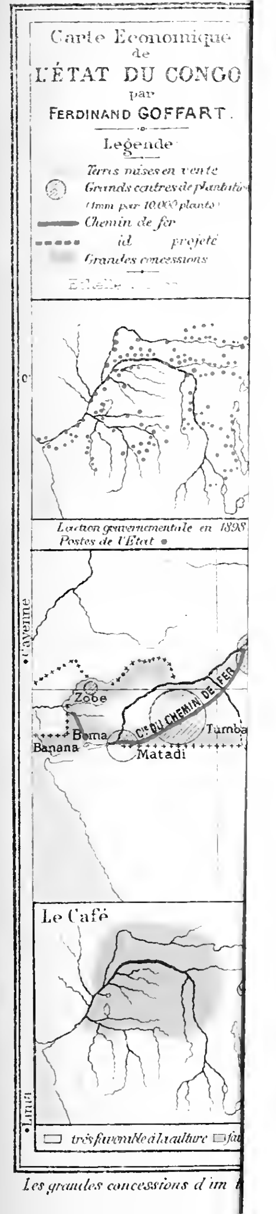
On conçoit dès lors qu'à tenter l'impossible d'un monde barbare à organiser et de l'esprit même de son peuple à tranformer, le Roi ait donné à la Belgique et plus de confiance en elle-même et plus de prestige à l'étranger. L'une et l'autre étaient nécessaires pour permettre à sa jeune nationalité de s'affirmer. Quand soixante ans après s'être fondée elle signe de si glorieuse façon la carte du monde, elle a donné la preuve la plus éclatante de sa vitalité et de sa grandeur : elle est devenue un des artisans de la civilisation.

Et c'est pourquoi tant d'esprits calmes et réfléchis furent des enthousiastes du premier jour. Eux, qui virent naître l'œuvre africaine, qui la guidèrent de leur science ou de leur courage, avaient, dès ses débuts, eu l'intuition de tout ce qu'elle contient de pure gloire et de vraie richesse ; ils y avaient pressenti pour nous un vaste champ d'activité, une grande école d'audace et d'énergie, une admirable page d'histoire. Maintenant qu'ils mesurent la tâche accomplie et qu'ils se remémorent leurs surhumains efforts, ils doivent sentir leur cœur gonflé d'orgueil de n'avoir pas préjugé de leur pays. Leurs premières espérances sont devenues une foi profonde dans l'avenir, car ils savent l'œuvre grande de tout le génie de celui qui la conçut,

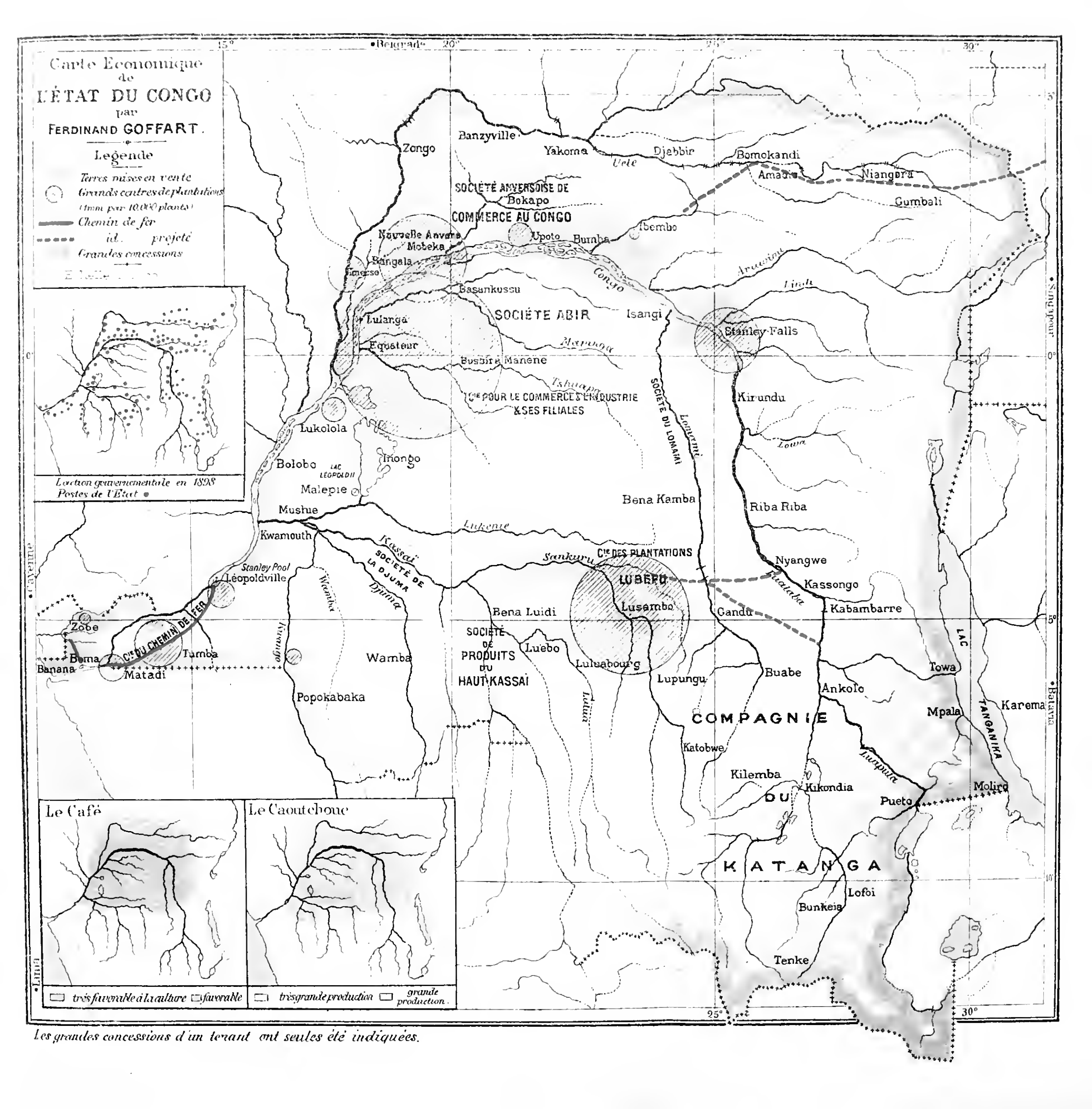
forte de toute la vaillance de ceux qui la fondèrent, riche de toutes les initiatives d'une des grandes puissances économiques du monde, vivante enfin des aspirations d'un peuple entier, groupé dans cette nouvelle étape de la genèse de sa patrie.

Ferdinand Goffart





Les grandes concessions d'im



Les grandes concessions d'un tenant ont seules été indiquées.

